



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Inklusive
21 Projekt-
steckbriefe

Öffentliche Räume für alle

Mobilitätsmanagement für Senioren

Dokumentation der 4. Fachtagung am 22. März 2017

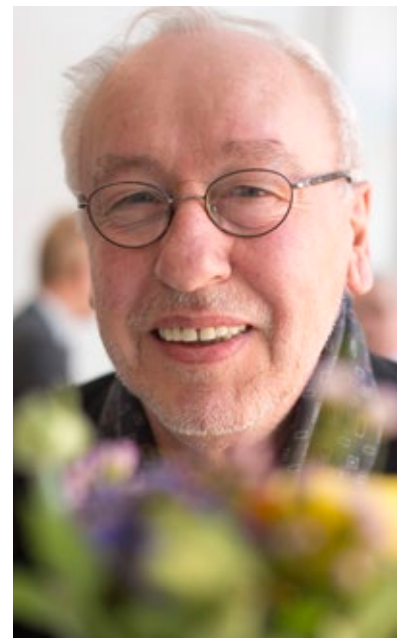
Mit freundlicher
Unterstützung von:

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





230 Fachleute aus Kommunen und Verkehrsunternehmen aus ganz NRW diskutierten über verschiedene Lösungsansätze und nutzten die Chance zu Austausch und Vernetzung.



Öffentliche Räume für alle

Fachtagung bot Überblick und Austausch über innovative Mobilitätskonzepte in NRW

Die autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte hat sehr oft dazu geführt, dass die öffentlichen Räume der Städte und Gemeinden nicht zum Verweilen und Zufußgehen einladen. Dabei ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßen und Plätze eine wichtige Voraussetzung, um die Mobilität der älteren Menschen zu sichern und zu fördern.

Mobilität bedeutet Teilhabe am Leben, egal ob es um den Weg zur Apotheke und zum Bäcker oder einfach darum geht, unter Leute zu kommen. Eine attraktive Gestaltung der Verkehrswege und Flächen für Fußgänger erhöht die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden.

230 Fachleute aus Kommunen und Verkehrsunternehmen aus ganz NRW diskutierten am 22. März 2017 während der 4. Fachtagung zum „Mobilitätsmanagement für Senioren“ über verschiedene Lösungsansätze und nutzten die Chance zu Austausch und Vernetzung. Eingeladen ins Haus der Technik in Essen hatte das Verkehrsministerium sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW, dessen Geschäftsstelle beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Köln angesiedelt ist.

„Das Ziel ist die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Gemeinden“, so VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober. „Wir brauchen lebendige, sichere und gesunde öffentliche Räume. Damit fördern wir die soziale Funktion des öffentlichen Lebensraums und tragen so zum Zusammenhalt in einer demokratischen Gesellschaft bei. Wir stellen uns dieser Aufgabe und versuchen, die Akteure in ihrer Arbeit zu unterstützen und dabei Synergieeffekte zu erzielen.“

Der Rundgang über die „Innovationsbörse“ mit 21 Infoständen zeigte, welche innovativen Konzepte heute schon zur Rückeroberung des öffentlichen Raums und einer fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung umgesetzt werden. Am Nachmittag erarbeiteten Experten in Workshops unter anderem, wie Senioren bei diesen Prozessen besser beteiligt werden können.

„Das Ziel ist die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Gemeinden.“

Dr. Norbert Reinkober, VRS-Geschäftsführer

Inhalt

Vorwort Minister Groschek	4
Fachvorträge	5
Projektsteckbriefe	8
FactSheets Workshops	30



Vorwort

Mobilitätsmanagement für Senioren

Michael Groschek, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen

Menschen wollen und sollen auch im fortgeschrittenen Alter eigenständig mobil sein und am öffentlichen und sozialen Leben teilhaben. Dazu müssen wir den öffentlichen Raum so gestalten, dass sich ältere Menschen – gerade auch mit dem Rad oder zu Fuß – sicher bewegen können. Mobilität ist und bleibt ein Stück Lebensqualität.

Immer mehr ältere Menschen ziehen den Kauf eines Pedelecs in Erwägung. Das Pedelec bietet durch die elektromotorische Unterstützung eine größere Reichweite als das durch reine Muskelkraft betriebene Fahrrad. Allerdings waren im vergangenen Jahr alle zwölf tödlich verunglückten Pedelec-Fahrer Senioren über 65 Jahre. Ich kann jedem älteren Menschen, der sich ein Pedelec zulegt, nur raten, eine Pedelec-Schulung mitzumachen. So kann man am eigenen Leib erfahren, dass Pedelecs – gerade im Antritt – anders reagieren als herkömmliche Fahrräder.

Ältere Menschen sind häufig zu Fuß unterwegs. Mehr als ein Drittel aller Wege legen Senioren zu Fuß zurück. Besonders Menschen über 75 Jahre nehmen oft als Fußgänger am Straßenverkehr teil.

Für den öffentlichen Raum in unseren Städten heißt das, dass dieser „seniorentauglich“ sein muss. Er muss in erster Linie natürlich barrierefrei und rollatorgerecht sein. Darüber hinaus gilt es auch, den öffentlichen Raum ganz allgemein attraktiv zu gestalten, möglichst umweltfreundliche Verbindungen zu schaffen und letztlich dafür zu sorgen, dass auch Menschen mit Rollator nicht der Weg versperrt wird.

Die Attraktivität des öffentlichen Raumes hängt vor allem davon ab, ob und wie die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Plätze und Straßen, die eine hohe Aufenthaltsqualität und genügend Raum für Fußgänger bieten, sind für alle von Vorteil. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist Veranstalter dieser Fachtagung und unterstützt die Kommunen beim fachlichen Austausch und bei der Entwicklung von Lösungen für eine insbesondere städtetaugliche Mobilität. Inzwischen sind landesweit 117 Kommunen Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Das Land hat vier Koordinierungsstellen bei den Verkehrsverbünden eingerichtet, die den Kommunen hierzu Beratung anbieten. Ich würde mich freuen, wenn dieses Angebot landesweit weiter genutzt wird.



„Mobilitätsmanagement macht Ihnen das Leben wirklich leichter, sowohl Ihnen im Verwaltungshandeln als auch den Menschen in Ihrer Kommune.“



Vortrag

Mehr Verkehr oder mehr Mobilität?

Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse nicht nur für Senioren

Prof. Udo J. Becker, Technische Universität Dresden

In der Vergangenheit bestanden Verkehrsplanung und Verkehrspolitik oftmals darin, „Verkehr leichter und flüssiger“ zu machen. Damit aber macht man Verkehr attraktiv, und in Marktwirtschaften führt das zu noch mehr Verkehr: zu Zersiedlung, zur Stadt der weiten Wege, zu hohem (fossilem) Energiebedarf, zu hohen Bau- und Unterhaltskosten, zu viel Lärm und Abgas, zu hohem Flächenverbrauch und zu hohen Klimagasemissionen.

Alle diese Entwicklungen sind nicht zukunftsfähig, sie sind nicht durchhaltbar: Und sie schaden den älteren Mitgliedern einer Gesellschaft am meisten, denn diese sind dann oftmals auf den Pkw angewiesen. Der eigene Pkw ist aber vergleichsweise teuer, irgendwann sollte man vielleicht aus Gesundheitsaspekten auch darauf verzichten, Abgase und Lärm machen die direkte Wohnumgebung unattraktiv, und die Läden, Arztpraxen, Apotheken und Freizeiteinrichtungen in der Nähe schließen zunehmend und werden auf die grüne Wiese verlagert.

Wie könnte nun aber eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung, die vor allem den älteren Mitbürgern hilft, aussehen? Sie müsste Nähe, Ruhe, Sicherheit, Nutzenmischung und soziale Kontakte fördern. Das aber ist eine Verkehrsplanung, die viel Mobilität mit wenig Verkehr erzeugt. Vor allem für Senioren (und Kinder, Ältere, Kranke, Ärmere, Schwächere) ist das sinnvoll: Denn dann können sie alle Bedürfnisse in der Nähe und ohne hohe Kosten abdecken.

Das aber ist vor allem für Teilhabe, für Inklusion und Partizipation von grundsätzlicher Wichtigkeit. Und das macht Lebensqualität insbesondere im Alter aus.

Für Planerinnen und Planer bedeutet das: Planen und bauen Sie sich Ihre Stadt doch einfach so, wie Sie sie in 30 Jahren selbst haben wollen! Und wenn Sie das tun, dann helfen Sie auch allen anderen schwächeren Bevölkerungsgruppen (Kindern, Alleinerziehenden, Kranken, Ausländern, finanzielle schwächeren Personen, Jugendlichen ohne Auto usw.) am meisten.

Rückeroberung des öffentlichen Raumes – mehr Platz nicht nur für Senioren

Öffentliche Räume übernehmen je nach Lage im Stadtkörper,
Zuschnitt und Gestaltung vielfältige Funktionen und Aufgaben

Kristine Brosch, Michael Falk, Felix Huber,
Bergische Universität Wuppertal

Senioren haben als Hochbetagte besondere Bedürfnisse an öffentliche Räume, was die Sturz-Prävention, Que-rungszeiten oder das Erkennen potenzieller Gefahren anbelangt. Öffentliche Räume, die seniorengerecht ge-staltet sind, werden aber von allen Menschen „goutiert“!

Durch die Fähigkeit zur Fortbewegung vergrößert der Mensch den Raum, in dem Wahrnehmung als Erkundungsaktivität stattfinden kann. So eröffnen sich ihm neue Perspektiven auf ein erweitertes Umfeld. Er erschließt sich bisher unbekannte Situationen und Erfah-rungen.

Was tun wir beispielsweise unseren Kindern an, wenn wir ihnen die wichtige Gehmöglichkeit des Schulwegs nehmen? Auf dem Weg zur Schule oder nach Hause können sie nach Stunden des Stillsitzens den Kopf frei bekommen. Sie können sich auslaufen, klimatische Reize erleben, Distanz- und Umwelterfahrungen machen, ihr Umfeld erkennen, soziale Erfahrungen mit Mitschülern und Menschen am Ort machen.

Auch wenn bei Sichtung der Literatur das Gefühl entsteht, dass öffentliche Räume in der Stadt durchweg gefährdet seien, muss man dennoch konstatieren, dass es viele schö-ne, gut gestaltete und funktionierende Räume in unseren Städten gibt, die von den Menschen aufgesucht werden. Wir können auch Wege, Straßen und Plätze gut gestalten, wenn wir die baukulturell richtigen Verfahrenswege einhalten und die notwendigen Mittel dafür zur Verfügung stehen. Hier hat

vor allem der Paradigmenwechsel in den Regelwerken hin zur sogenannten „Städtebaulichen Bemessung“ von Stra-ßenentwürfen eine deutliche Veränderung in der Qualität unserer Straßen gebracht.

Konflikte durch die Besetzung öffentlicher Flächen durch das Auto

Wie gehen wir eigentlich mit den „Fußgängerorten“ um?
Fragen kommen einem in den Sinn:

- Warum werden in vielen Ländern der Welt Straßen gebaut, aber keine Bürgersteige, wo doch der Mensch zuerst immer läuft, bevor er ins Auto steigt?
- Meint jeder seinen Kram einfach auf den Fußwegen abstellen zu dürfen, weil wir als Fußgänger so be-weglich sind?
- Warum wird ein mitten auf dem Bürgersteig parken-des Auto mit größter Gleichgültigkeit akzeptiert, Fuß-gänger auf der Straße aber als Nötigung aufgefasst?

Den Bürgern scheint häufig noch die Flächenverteilung von Bedeutung, wie sie aus dem Leitbild der autogerech-ten Stadt resultierte. Sie spüren jedoch, dass hier etwas nicht in Ordnung ist, und bezeichnen ihre Stadt oft als „nicht schön“.

Wir haben Studenten den Arbeitsauftrag gegeben, die Straßen von Wuppertal – immerhin 820 km – danach zu typisieren, ob sie sie als positiv, angemessen oder negativ empfinden. Das sind rein subjektive Wertungen, die keinen wissenschaftlichen Anspruch erheben. Es ist schon erstaunlich, in welchem Umfang von unseren Studierenden Straßen als „kritisch“ eingeschätzt worden sind.

Gedankenexperiment

Lassen Sie uns einmal eine Quartierstraße betrachten.

- Stellen Sie sich bitte vor, alle Autos hier hätten maximal die Größe eines Smart!
- Stellen Sie sich bitte vor, 4 von 10 Autos stünden nicht hier, da die Menschen Autoteilerkonzepte nutzen!
- Stellen Sie sich weiter vor, es würden gar keine Autos mehr herumstehen, weil das „autonome Fahren“ diese ständig in Bewegung hält und Parken „obsolet“ geworden ist.
- Stellen Sie sich bitte vor, weitere Fahrzeuge hingen in einer Quartiersgarage an der Steckdose!
- Stellen Sie sich bitte vor, alle e-Smart-Autos würden schnurrend leise und abgasfrei durch die Straße fahren!
- Stellen Sie sich auch vor, wir würden nur noch 10% der Fahrzeuge benötigen, weil autonom fahrende Kleinbusse den gesamten Verkehrsbedarf erfüllen.
- Stellen Sie sich bitte vor, das Tempo auf dieser Quartierstraße wäre maximal 25 km/h und auf der Hauptverkehrsstraße 30 km/h!
- Stellen Sie sich bitte vor, die Bushaltestelle läge in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung und würde über einen gesicherten Stellplatz mit Lademöglichkeit für Ihr Pedelec oder E-Mobil verfügen.
- Stellen Sie sich vor, die Menschen würden sich überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad in diesen Quartiersstraßen bewegen!
- Stellen Sie sich vor, die Straße wäre sicherer, weil wenige kultiviert oder die Fahrzeuge „autonom“ fahren (Kinder und Senioren in der Stadt).

Unsere Quartierstraßen verfügen heute bereits vielfach über die richtigen Querschnitte, die Kantensteine sitzen richtig! Wir müssen nur die Stellflächen des ruhenden Verkehrs zurückgewinnen! Von unseren Studenten wurde in Wuppertal auch die Situation des Parkens auf dem Gehweg erfasst. Auch hier zeigt sich, dass das Auto weite Teile unserer Straßenräume erobert hat.

Sofortmaßnahmen der Rückgewinnung der öffentlichen Räume in den Seitenflächen unserer Straßen

- An die Markierungen halten!
- Alle Behinderungen durch abgestellte Fahrzeuge sanktionieren!
- Baulich nie so gedachte Flächen und heimliche Anzeigen zurückführen!
- Rückbau mit vernünftiger Gestaltung, wenn sich die Chance bietet (z. B. bei Straßenaufbrüchen für den Tiefbau)!

Zusammenfassung

Zur Verringerung der Auswirkungen durch den Autoverkehr muss push und pull wirksam, konsequent und gleichzeitig vollzogen werden. Es muss auf einer Zeitschiene umgesetzt werden, die es den Menschen ermöglicht, sich darauf einzustellen, mitzugehen und ihr Verhalten – ohne Brüche – so zu ändern, dass es mit den neuen Realitäten kompatibel ist. Fasst man die Ergebnisse zusammen, dann gilt:

Der öffentliche Raum

- ist mehr, als nur freie Bürgersteige herstellen!
- muss öffentlich und Raum sein!
- muss bei den physiologischen und psychologischen Bedingungen des Zufußgehens ansetzen!
- muss qualitativ und nutzungs offen sein!
- muss in Würde altern können!
- muss ein vernetztes Gesamtsystem bilden!
- ist eine integrierte Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung sowie des Städtebaus!

Projektsteckbriefe

Ob innovative Projekte zu altersgerechten und barrierefreien Informations- und Kommunikationstechnologien, zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum oder Beispiele für erfolgreiche Projekte zur Fußverkehrsplanung oder Rückeroberung des öffentlichen Raums – die Projektvielfalt ist groß. Eine Vielzahl dieser Projekte wurde auf der Fachtagung präsentiert.

Öffentlichkeitskampagne „Mobilität kennt keinen Ruhestand“

NRW

Die Öffentlichkeitskampagne „Mobilität kennt keinen Ruhestand“ sensibilisiert für die Risiken Älterer im Straßenverkehr und zeigt Wege auf, Gefahren zu reduzieren.

Mobil zu bleiben - bis ins hohe Alter - ist eine Lebensqualität, die sich jeder Mensch erhalten möchte. Auch wenn heutige Senioren merklich fitter sind als in Generationen zuvor, wird die Unfallgefahr vielfach unterschätzt. Altersbedingte Leistungsdefizite treten bei einem Jeden unterschiedlich stark und zu unterschiedlichen Zeitpunkten auf. Doch aufhalten können wir sie nicht. Körperlichen Einschränkungen zeigen sich in der eingeschränkten Wahrnehmung komplexer Situationen, in der Reaktionsfähigkeit oder Sehfähigkeit.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Westfälische Provinzial Versicherung AG haben die Öffentlichkeitskampagne „Mobilität kennt keinen Ruhestand“ entwickelt. Ältere Verkehrsteilnehmer, Angehörige und Multiplikatoren werden für die Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert und über den effektiven Einsatz von Assistenzsystemen, über Gesundheitschecks und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel informiert.

Umfangreiche Medien sprechen ältere Verkehrsteilnehmer an, ihr eigenes Fahrverhalten richtig zu beurteilen

sowie Wechselwirkungen von Erkrankungen und Unfallrisiken zu erkennen. Die Öffentlichkeitskampagne „Mobilität kennt keinen Ruhestand“ appelliert nicht nur an Betroffene, auch an Angehörige und Kontaktpersonen, Verantwortung für sich und andere zu übernehmen. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Verhaltensprävention und somit zur Verkehrssicherheit älterer Mitmenschen. Die umfassende Ausstellung sowie ein Reaktionsspielgerät können bei der Westfälischen Provinzial Versicherung AG ausgeliehen werden. Begleitend zur Ausstellung stehen zwei Broschüren zur Verfügung, die kostenfrei in benötigter Stückzahl abgegeben werden.

Kontakt

Westfälische Provinzial Versicherung AG

Provinzial-Allee 1, 48159 Münster
sicherundmobil@provinzial.de (Ralf Tornau)

<http://shop.sicherheitserziehung.de>
<http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/verkehrssicherheit>



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

NRW

Umfangreicher Schulungskoffer für Moderatoren in den Kommunen

Pedelecs erfreuen sich zunehmender Beliebtheit, gerade bei den Senioren. In den letzten Jahren hat aber auch die Unfallzahl älterer Nutzer deutlich zugenommen. Einerseits fehlt Älteren ausreichend Übung im Umgang mit dem Pedelec, andererseits schätzen andere Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit der Pedelec-Fahrer falsch ein. Wenn ältere Fahrer stürzen, ist die Schwere der Verletzung allerdings deutlich höher als bei Jüngeren. Daher gilt es, ältere Pedelec-Nutzer im Vorfeld ausreichend zu schulen.

Damit Kommunen den sicheren Umgang auf dem Elektrofahrrad präventiv schulen können, haben das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ehemals 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. 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 up's zur Verfügung.

Wesentliche Elemente der Schulungen 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.

Seit Herbst 2014 können alle westfälischen Kreise und kreisfreien Städte diesen Schulungskoffer zum Einsatz in ihren Kommunen kostenfrei erwerben.

Kontakt

Westfälische Provinzial Versicherung AG

Provinzial-Allee 1, 48159 Münster
sicherundmobil@provinzial.de (Ralf Tornau)

<http://shop.sicherheitserziehung.de>
<http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/verkehrssicherheit>



„Eine umfassende Bestandsaufnahme ist entstanden, die verschiedene Problemfelder aufzeigt und hierfür Lösungen vorschlägt.“

Barriereatlas Minden

Minden / NRW

Die Bürogemeinschaft akp (Kassel) und Protze & Theiling (Bremen) verfasste 2014/15 den Barriereatlas für die Mindener Innenstadt.

Ziele des Barriereatlas

Die optimale Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen, Senioren und anderen Nutzern ist Grundanliegen bei der künftigen Neu- und Umgestaltung der innerstädtischen öffentlichen Räume.

Soweit im übrigen Stadtgebiet die Anforderungen an die Barrierefreiheit nach den allgemeinen technischen Vorschriften nicht eingehalten werden können, gelten die Standards des Barriereatlas. Das gilt besonders für beengte Verhältnisse bei Straßen, Wegen und Plätzen.

Beteiligung der Beiräte

Die Beiräte für Menschen mit Behinderungen und für Senioren, die Politik und zuständige Fachdienststellen wurden von Beginn an am Erarbeitungsverfahren beteiligt.

Ein Stadtspaziergang, 5 Sitzungen der Steuerungsgruppe, 3 Arbeitskreissitzungen und 2 öffentliche Foren fanden mit allen Beteiligten statt.

Ergebnis und Umsetzung

Eine umfassende Bestandsaufnahme ist entstanden, die verschiedene Problemfelder aufzeigt und hierfür Lösungen vorschlägt. Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen wurden festgelegt und werden in den kommenden Jahren umgesetzt.

Kontakt

Stadt Minden

Achim Naujock
Tel. 0571 / 89-642
a.naujock@minden.de

www.minden.de

> Leben in Minden > Minden für > Menschen mit Behinderungen



Bürgerbusse in NRW

NRW

Öffentlicher Personennahverkehr auf ehrenamtlicher Basis mit Bürgerbussen

Ein Bürgerbus ist öffentlicher Personennahverkehr, der mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern betrieben wird. Der Bürgerbus kann da eingesetzt werden, wo Orts- und Wohnbereiche nicht oder nicht ausreichend mit Busverkehrslinien erschlossen sind.

Da dem konventionellen Linienverkehr keine Konkurrenz gemacht werden soll, beschränkt sich das Einsatzgebiet auf Bereiche und Zeiten, in denen ein Busverkehr nach den üblichen Maßstäben wirtschaftlich nicht tragfähig wäre. Dementsprechend, und weil die Fahrerinnen und Fahrer keinen Busführerschein besitzen, wird auch nur ein Kleinbus mit maximal 8 Fahrgastplätzen eingesetzt.

An der Einrichtung eines Bürgerbusses sind immer mehrere Parteien beteiligt. Ein Bürgerbusverein stellt die ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrer und führt den Betrieb des Busses durch. Ein Verkehrsunternehmen sichert die verkehrsrechtliche Seite ab, hält die Konzession und stellt das Fahrzeug. Die Kommune schließlich erklärt sich zur Deckung der möglicherweise entstehenden Defizite bereit, betreut und koordiniert das Projekt. Das Verkehrsministerium NRW beteiligt sich mit Fördergeldern für das Fahrzeug und für den Bürgerbusverein. Die Fahrerinnen und Fahrer, in vielen Fällen Pensionäre, wechseln sich nach einem abgestimmten Dienstplan etwa alle 2 bis 4 Stunden ab und fahren im Durchschnitt ungefähr 2 bis 4 mal im Monat.

Beteiligung vieler Akteure

Ein Bürgerbus kann sicher nicht überall zur Lösung von Mobilitätsproblemen eingesetzt werden. Hier gilt es im Vorfeld sorgfältig zu prüfen, ob ein Einsatz sinnvoll ist. Schließlich soll dem bestehenden öffentlichen

Nahverkehr keine Konkurrenz gemacht werden, und das Fahrgastpotenzial muss zu der beschränkten Kapazität des Bürgerbusses passen. Dennoch dürfte es noch eine Vielzahl von Städten und Gemeinden geben, wo sich ein Bürgerbus sinnvoll einsetzen ließe. Selbst in Nordrhein-Westfalen, wo bald in jeder dritten Kommune ein Bürgerbus fährt, ist das Ende der Entwicklung noch lange nicht erreicht.

125 Bürgerbusse in NRW

Seit 1985 der erste Bürgerbus eingerichtet wurde, ist die Zahl bis heute in Nordrhein-Westfalen auf 125 angestiegen. Bundesweit gibt es schätzungsweise 300 Bürgerbusse. 1999 haben sich die Bürgerbusvereine zum Dachverband Pro Bürgerbus NRW zusammengeschlossen. Zu den Aufgaben gehört die Interessenvertretung der einzelnen Bürgerbusvereine, aber auch die Unterstützung neuer Projekte in der Vorbereitungsphase. In letzter Zeit werden Abstimmungen mit Vertretern aus anderen Bundesländern gesucht, um gemeinsame Probleme auf Bundesebene ansprechen zu können.

Kontakt

Pro Bürgerbus NRW e.V.

Franz Heckens

Stormstraße 13, 47623 Kevelaer

Tel. 02832 / 50530-55

franz-heckens@pro-buergerbus-nrw.de

<http://www.pro-buergerbus-nrw.de>



„Die besitzbare Stadt“

Griesheim / Hessen

Das Projekt „Die besitzbare Stadt“ wird anschaulicher, wenn wir zunächst einen Blick auf das werfen, was vorher war: „Die beispielbare Stadt“

Mit dem Konzept der „beispielbaren Stadt“ wurden in Griesheim die Kinderwege mit den bekannten Kinderorten vernetzt. Innerhalb der 25 km Kinderwege wurden Flächen für die Installation von 100 definitionsoffenen Objekten identifiziert. Es konnte die Erfahrung gemacht werden, dass Objekte der „beispielbaren Stadt“ zum Ausruhen genutzt wurden. Dadurch rückte die Situation der Fußgänger in den Blick, die aufgrund von Krankheit, Behinderung oder Alter lange Wege nicht bewältigen können oder denen das Warten schwerfällt.

Alle Einrichtungen des öffentlichen Lebens, alle Maßnahmen und Angebote sollten für Menschen erreichbar sein, deren Radius und deren Bewegungsmöglichkeit sich mit zunehmendem Alter einschränken oder durch Krankheit oder Behinderung schon früher eingeschränkt sind. Vor Verlassen des Hauses findet – bewusst oder unbewusst – eine Risikoprüfung statt: „Erreiche ich mein Ziel?“ Werden zu viele Risiken entdeckt, führt das zu Ausweichstrategien. Ist der Weg jedoch überschaubar und gesichert, macht man sich auf den Weg.

Für Senioren, die unterwegs sind, gibt es zwei verschiedene Bedürfnisse:

- Sich treffen und am öffentlichen Leben teilnehmen. Hier sind solche Orte geeignet, die einerseits geschützt sind und andererseits interessante Ausblicke bieten. Bänke laden zum Verweilen ein: kommunales Kino!
- Kurz ausruhen und neue Kraft sammeln für den weiteren Weg. Hier braucht man eher eine Gelegenheit zum Kurzzeitsitzen.

Zunächst wurde ermittelt, wo wichtige Seniorenorte sind und welche Wege dorthin besonders frequentiert werden. An diesem Prozess waren insgesamt 256 Griesheimer Senioren beteiligt, die über das Seniorenbüro und über

Multiplikatoren in Vereinen, in Kirchengemeinden und Wohlfahrtsverbänden erreicht wurden. Die Projektbegleitung erfolgte durch Prof. Bernhard Meyer und Studierende der Evangelischen Hochschule Darmstadt.

Innerhalb der ermittelten Seniorenwege wurden 90 Standorte für die Installation von Objekten zum Kurzzeitsitzen oder Bänken identifiziert.

Das Ergebnis

Menschen, die in Griesheim zu Fuß unterwegs sind, finden einen Straßenraum vor, der ihren Bedürfnissen entspricht. In fußläufigen Entfernungen bieten Objekte zum Kurzzeitsitzen die Sicherheit, sich bei nachlassenden Kräften kurz zu erholen. Passend platzierte Bänke bieten sich als Treffpunkte an. Indem die Präsenz im öffentlichen Raum weiter ermöglicht wird, werden ältere Menschen nicht aus dem öffentlichen Leben ausgegrenzt. Eigens dafür entwickelte Objekte leiten eine neue Entwicklung ein und haben Vorbildcharakter.

Kontakt

Stadtverwaltung Griesheim

Karin Hofmann
Tel. 06155 / 701155
karin_hofmann@griesheim.de

Prof. Bernhard Meyer
Tel. 0177 / 8304832
bernhard.meyer@t-online.de

www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt



„Bewegte Geschichten“

StädteRegion Aachen / NRW

Schritt für Schritt zu mehr Gesundheit

Ziel ist es, Senioren (60+) zu einem gesundheitsförderlichen Leben zu motivieren, damit deren Mobilität möglichst lange erhalten bleibt und somit ein selbstständiges, selbstbestimmtes Leben geführt werden kann. Die aktive Beteiligung bei der Ausarbeitung und Durchführung des Projektes soll das körperliche und seelische Wohlbefinden stärken.

Im partizipativen Ansatz werden Möglichkeiten eines generationenübergreifenden Miteinanders geschaffen. Wertschätzung und Freude am gemeinsamen Tun tragen zur psychischen Stabilität bei.

Inhalt und Methode

Spaziergänge (ca. 2,0 – 2,5 km, je nach Gangart 40–50-minütig) führen durch einen Stadt- oder Ortsteil der StädteRegion Aachen. In einer kleinen Broschüre werden die Spaziergänge detailliert beschrieben, wobei auf Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten des Viertels hingewiesen wird.

Die Beschreibung der Wegepunkte (4 – 5 pro Rundgang) bilden jedoch nicht den Schwerpunkt des Inhaltes, sondern vielmehr die „erlebten“ Geschichten der ortsansässigen Senioren. Diese haben im Vorfeld die Möglichkeit, sich inhaltlich an „ihren“ Spaziergängen in „ihrem“ Viertel zu beteiligen, nicht nur als aktive Mitglieder bei der Planung, sondern auch durch das Erzählen erlebter Geschichten oder Anekdoten.

Damit Vergangenes nicht in Vergessenheit gerät, sammeln und verschriftlichen Schüler der ortsansässigen Schulen (ab Jahrgangsstufe 9) diese erlebten Geschichten der beteiligten Senioren, wobei die Erzählungen im Zusammenhang mit den Örtlichkeiten des geplanten Rund-

gangs stehen. Dies kann im Rahmen des Geschichtsunterrichtes oder einer Arbeitsgruppe geschehen.

Mit dem gesammelten Material, ergänzt um Hinweise auf bestimmte Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten, können nun verschiedene Rundgänge durch diesen Stadt- oder Ortsteil geplant werden.

Die Rundgänge sind kulturell interessant. Sie sind an keine Uhrzeit gebunden, können alleine, mit Partner, Freunden oder Nachbarn durchgeführt werden. Interessierte Teilnehmer haben zudem die Möglichkeit, an von Senioren geführten Rundgängen teilzunehmen.

Je nach Interesse kann das Konzept auf andere Kommunen der StädteRegion Aachen übertragen werden.

Kontakt

StädteRegion Aachen, A53 Gesundheitsamt

Jutta Neukirchen
Tel. 0241 / 5198-5308
Jutta.Neukirchen@staedteregion-aachen.de

Dr. Eva Häusler
Tel. 0241 / 5198-5520
Eva.Haeusler@staedteregion-aachen.de

www.staedteregion-aachen.de/gesundheitsamt
> Allgemeines > Bewegte Geschichte(n)



Der Stadthüpfer – ein kompakter Kleinbus



Im Innenraum ist Platz für Rollstühle und Gehhilfen.

Land-/Stadthüpfer im ländlichen Raum

Rhein-Sieg-Kreis / NRW

Beim Land-/Stadthüpfer handelt es sich um ein ÖPNV-Angebot, das in besonderem Maße auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und/oder älterer Menschen zugeschnitten ist, mit seinem Angebot aber allen offensteht und zugute kommt. Die Zielgruppe soll ihre Alltagswege in der Stadt (Einkaufen, Arztbesuch, Treffen – oder auch nur „Dabeisein“) spontan zurücklegen können.

Durch die kompakte Größe der eingesetzten Kleinbusse können Wohngebiete bedient werden, die aufgrund der Straßenquerschnitte und Kurvenradien von normalen Linienbussen nicht angefahren werden können. Die Liniengestaltung in den relevanten Bereichen zeichnet sich zudem durch kurze Haltestellenabstände aus, wodurch die erforderlichen Wegestrecken für die Fahrgäste reduziert werden.

Stadt Rheinbach

Im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis wurden im Dezember 2015 unter dieser Prämisse in Ergänzung des bereits etablierten „Rheinbacher Stadthüpfers“ vier neue Kleinbuslinien eingerichtet. Sie bedienen Teilgebiete der Gemeinden Alfter und Swisttal. Eingesetzt werden Fahrzeuge mit einer Kapazität für bis zu 28 Fahrgäste

(13 Sitzplätze, 3 Klappsitze). Die Kleinbusse sind auf dem aktuellen Stand der Technik und bieten nahezu alle Ausstattungsmerkmale, die man von großen Fahrzeugen kennt, um den Bedürfnissen von Senioren und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden: u.a. eine große Außenschwenktür, eine manuelle Klapprampe, eine geräumige niederflurige Mehrzweckfläche mit Klappsitzen und Halterung für Rollatoren, eine Kneeling-Funktion sowie eine Haltestelleninnenansage und -anzeige mit Streckenverlauf. Weiterhin wurde das Fahrpersonal speziell auf den Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Personen geschult. Sicherheit und Service durch den Fahrer sind dabei ein entscheidendes Kriterium, bislang eher ÖPNV-ferne Personenkreise an die bestehenden ÖPNV-Produkte heranzuführen. Durch die bauliche Konzeption der Kleinbusse und den direkten Kontakt zum Fahrpersonal können vorhandene Ressentiments und Ängste abgebaut werden. Betrieben werden die Kleinbuslinien durch die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK).

Gemeinde Alfter

Die Gemeinde Alfter grenzt unmittelbar an die Stadt Bonn und hat ca. 23.500 Einwohner. Gewachsene, eng bebaute Dorfstrukturen ziehen sich die Hänge des sogenannten Vorgebirges hinauf; die Straßen sind steil und



Der Kleinbus ermöglicht einen leichten Ein- und Ausstieg dank Rampen, breiter Türen und Absenkfunktion.

„Nach nur einem halben Betriebsjahr wurden durchschnittlich bereits ca. 450 bzw. 590 Fahrgäste pro Werktag auf den Linien gezählt.“

schmal. Dadurch konnte das Gemeindegebiet bislang mit Linienbussen nur in den unteren Lagen erschlossen werden, dazu kamen Taxi-basierte Bedarfsverkehre in den höheren Lagen.

Mit der Einführung von zwei Kleinbuslinien wurde das ÖPNV-Angebot Ende 2015 neu konzipiert: Die Regionalbuslinien wurden gestrafft und beschleunigt, die Bedarfsverkehre abgeschafft und die Feinerschließung auf die Kleinbuslinien verlagert, die tagsüber beide im attraktiven 30-Minuten-Takt verkehren. Die Zugangshürden zum ÖPNV konnten damit erheblich gesenkt werden.

Nach nur einem halben Betriebsjahr wurden durchschnittlich bereits ca. 450 bzw. 590 Fahrgäste pro Werktag auf den Linien gezählt, im vorherigen AST- und TaxiBus-Angebot waren es durchschnittlich nur sieben! Viele Fahrgäste fahren im Kurzstreckenverkehr, wodurch sich Fahrgastspitzen entzerren und die Kleinbusse im Linienverlauf recht gleichmäßig besetzt sind.

Gemeinde Swisttal

Die Gemeinde Swisttal (ca. 19.000 Einwohner) im Übergang zur Voreifel ist stark landwirtschaftlich geprägt. Neben den einwohnerstärkeren Ortsteilen Heimerzheim und Odendorf besteht sie aus einer Vielzahl kleinerer Ortschaften „in der Fläche“, die in der Vergangenheit teilweise nur unzureichend durch den ÖPNV mit den umliegenden Kommunen und auch untereinander verbunden waren.

Im Zuge der Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes Ende 2015 konnten u.a. zwei netzergänzende Kleinbuslinien („Swisttaler Landhüpfer“, „Ortsbus Odendorf“)

eingeführt werden, die im gesamten Tagesverlauf im 60-Minuten-Takt verkehren. Der Landhüpfer ist an den Linienenden mit dem SPNV und an einer zentralen Rendezvous-Haltestelle mit einer überörtlichen Regionalbuslinie verknüpft, sodass die in der Gemeinde bestehenden Bedienungsdefizite beseitigt wurden und bereits nach einem halben Betriebsjahr eine gute Fahrgastnachfrage verzeichnet werden konnte. Durch die Aufnahme weiterer Haltestellen zur Anbindung eines peripheren Einzelhandelsstandortes und eines neuen Wohngebietes konnte das Angebot auf den Swisttaler Kleinbuslinien seit Einführung sukzessive ausgebaut werden.

Die neuen Kleinbuslinien im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis haben sich bereits nach kurzer Zeit etabliert und innerhalb der Region Vorbildcharakter erlangt.

Kontakt

Rhein-Sieg-Kreis

Dr. Christoph Groneck

Tel. 02241 / 1322 20

christoph.groneck@rhein-sieg-kreis.de

Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)

Torsten Weber

Tel. 0221 / 1637 322

torsten.weber@rvk.de



„Dorf macht Klima mobil“

Geseke-Störmede (Kreis Soest) / NRW

Der demografische Wandel auf dem Land zeigt es deutlich, wir werden älter, wir werden weniger. Daher stellt sich die Frage: „Wie können wir bei einer deutlich veränderten Nachfrage das Infrastrukturangebot in unserem Dorf auch weiterhin attraktiv und zukunftsfähig gestalten, um somit die Lebensqualität für Alle zu verbessern?“

Ein wichtiger Baustein der Grundversorgung ist für uns generationsübergreifend das Verkehrs- und Beförderungswesen. Das Netz des ÖPNV ist unzureichend, der Fahrplan verfügt über eine schlechte Taktfrequenz und führt oft nur über Umwege zum gewünschten Zielort. Zur Verbesserung dieser Situation wird in Geseke-Störmede mit klimaschonenden Fahrzeugen ein in die Zukunft gerichteter Beitrag geleistet.

Ziel des Dorfbusprojektes ist es, die Lücken im Nahverkehrsnetz im ländlichen Raum zu schließen. Kommunale und private Verkehrsunternehmen können dort unter wirtschaftlich tragbaren Bedingungen kaum Buslinien einrichten und betreiben. Zur Lösung schafft der Kulturring, als Dachorganisation aller ortsansässigen Vereine, zwei Dorfbusse an. Einer der beiden Busse wird elektrisch betrieben sein. Für Fahrten auf längeren Distanzen steht ein konventionell angetriebener Bus zur Verfügung, da E-Mobile bisher noch nicht für Langstrecken ausgelegt sind. Die Mobile können von jedem im Carsharing für Einkaufsfahrten, Transport oder ähnliches genutzt werden, auch Jugendlichen, Senioren und Vereinen stehen die Busse zur Verfügung.

Die Busse können online über ein Portal oder persönlich per Telefon mit und ohne ehrenamtlichen Fahrer gebucht werden. Die Fahrzeuge werden an einer Ladestation betankt und können dort auch abgeholt werden. Der Zugang zum Auto erfolgt über eine intelligente Chip-Karte/App, die das Auto öffnet. Die Erfassung der Nutzungsdauer und der gefahrenen Kilometer erfolgt ebenfalls über diese Karte. Diese Daten können für die automatische Rechnungsstellung abgerufen werden.

„Ziel des Dorfbusprojektes ist es, die Lücken im Nahverkehrsnetz im ländlichen Raum zu schließen.“

Kontakt

Kulturring Störmede e.V.

Franz Pieper

Tel. 02942 / 2623

fr.pieper@t-online.de



Fußgängercheck in Köln

Köln / NRW

Wie lassen sich Defizite erkennen und beseitigen?

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 Rheinland des Zukunftsnetzes Mobilität NRW im Jahr 2011 unter den Mitgliedskommunen einen Wettbewerb ausgeschrieben, bei dem sechs Kommunen ausgewählt wurden, die im Rahmen des „Fußgängerchecks“ die Alltagswege älterer Bürger unter die Lupe nehmen konnten. Eine ausgewählte Modellkommune war Köln-Höhenhaus.

Zentrales Element des Fußgängerchecks sind gemeinsame Begehungen von kommunalen Planern, Vertretern von Verkehrsunternehmen und von Verbänden mit den Betroffenen selbst.

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. Die Einbeziehung von Zielgruppen 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 darüber hinaus ein Maßnahmenkatalog, ein Seniorenwegeplan, in dem die erhobenen Daten grafisch aufbereitet werden, oder eine Informationsbroschüre für die ältere Bevölkerung sein.

Der Fußgängercheck ist eine Methode, einen Prozess in der Kommune zu initiieren, um erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen, zudem die Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der Fußgänger zu sensibilisieren und gleichzeitig die Zielgruppe (besser) zu beteiligen.

Kontakt

**Seniorennetzwerk Mülheim und Porz,
AWO Kreisverband Köln e.V.**

Brunni Beth

Koordinatorin AWO SeniorenNetzwerke

Tel. 0221 / 645405

beth@awo-koeln.de

awo.seniorennetz-muelheim@gmx.de

www.awo-koeln.de

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/senioren

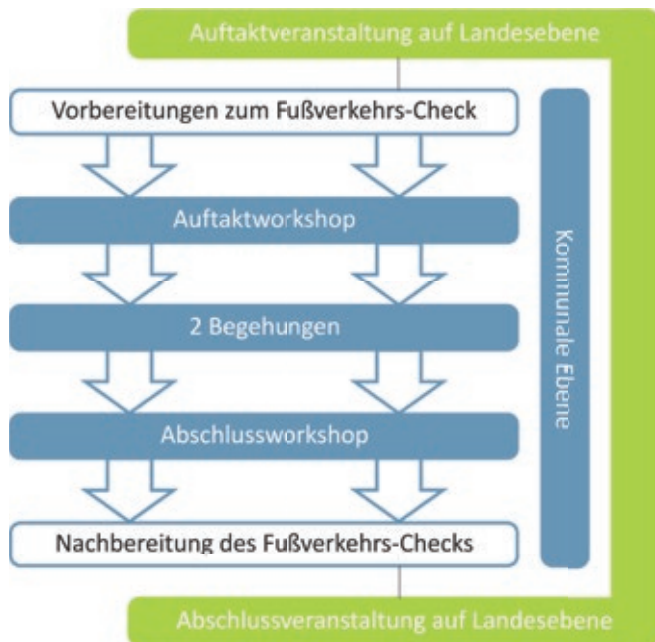


Abb.: Ablauf der Fußverkehrs-Checks in BW

„Die Fußverkehrs-Checks sollen dazu beitragen, sichere und attraktive Fußwege zu schaffen und den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken.“

Fußverkehrs-Check in Baden-Württemberg

Baden-Württemberg

Die Fußverkehrs-Checks waren 2015 die erste landesweite Maßnahme der systematischen Fußverkehrsförderung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. 2017 starten sie – nicht zuletzt aufgrund ihres großen Erfolges – bereits in die dritte Runde.

Bei diesem partizipativen Verfahren bewerten BürgerInnen, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In zwei Workshops und zwei Begehungen werden die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr erfasst und Vorschläge zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet. Die Fußverkehrs-Checks sollen dazu beitragen, sichere und attraktive Fußwege zu schaffen und den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken. Die Kommunen werden für die gesamte Durchführung von dem Fachbüro Planersocietät professionell begleitet.

Die Ergebnisse aus den vorangegangenen Fußverkehrs-Checks zeigen, dass diese sich als eine sinnvolle Methode für den Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung bzw. deren Weiterentwicklung eignen. In den Kommunen führt die Beschäftigung mit dem Thema Fußverkehr und der Dialog zwischen den unterschiedlichen Zielgruppen zu einer Sensibilisierung für die Bedürfnisse der Zufußgehenden. Vorrangige Themenfelder der Fußverkehrs-Checks sind v.a. Fußgängerquerungen,

Barrierefreiheit, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie Wege- und Aufenthaltsqualität. Die zahlreiche und positive Berichterstattung in den Medien zu den Aktionen und Themen der Fußverkehrs-Checks verdeutlicht deren Relevanz.

Leitfaden

Der Leitfaden gibt Kommunen Hinweise, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Dazu stellt er die Methode des Fußverkehrs-Checks Schritt für Schritt vor und gibt praktische Tipps für ihre Durchführung.

► <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>

Kontakt

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Dortmund

Merja Spott

Tel. 0231 / 589696-16

spott@planersocietaet.de



Handungsleitfaden für Fußverkehrsstrategie

Deutschland

Fußverkehr ist ein wesentlicher Teil der Lösung für Städte und Dörfer,

- die Barrierefreiheit, die UN-Kinderrechts-Konvention und die Schulwegsicherungspflicht umzusetzen,
- die Verkehrsunfälle mit Todesfolge bis 2020 zu halbieren und
- die Klimaschutzziele und die europäischen Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm einzuhalten.

Ziele des Projektes sind

- die möglichst zielgruppengenaue Erfassung der Bedingungen und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie
- die Erarbeitung von Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene.

Mit dem Projekt möchte der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene sammeln und weiterentwickeln. Angestrebt wird eine möglichst zielgruppengenaue Erfassung und Analyse der Bedingungen und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern über Umfragen, Fachinterviews sowie Fußverkehrs-Audits und Workshops in ausgesuchten Modellstädten. Ein daraus zu entwickelnder Handlungsleitfaden soll den Städten und Gemeinden durch die Bereitstellung von Praxis-Hinweisen, Erfah-

rungswerten und Entscheidungshilfen bei der Erstellung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie helfen. Das Vorhaben wird von einem Fachbeirat begleitet.

Das Projekt „Handungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ wird durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und das Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen der Verbändeförderung gefördert sowie durch projektbezogene Vereinsspenden an den FUSS e.V. (Kto. DE 74 10 01 00 10 02 26 26 51 06 Stichwort: Fußverkehrsstrategie) unterstützt.

Kontakt

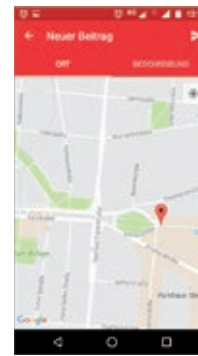
FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland

Bernd Herzog-Schlagk

Tel. 030 / 492 7473

bernd.herzog-schlagk@fuss-ev.de

<http://www.fussverkehrsstrategie.de>



GO Karlsruhe – Reallabor Stadt

Karlsruhe / Baden-Württemberg

Projektziele

Das Reallabor „GO Karlsruhe“ verfolgt zwei übergeordnete Ziele. Zum einen geht es um ein besseres Verständnis von Zufußgehenden allgemein und um die Entwicklung besserer Planungsansätze zur Förderung des Fußgängerverkehrs. Zum anderen werden neue digitale Partizipationsformen erforscht. Parallel zur digitalen Nutzerpartizipation werden klassische Bürgerbeteiligungen in vier Stadtteilen in Karlsruhe begleitet, um eine Vergleichbarkeit zwischen den Beteiligungsformen herzustellen und deren Wirksamkeit zu messen.

Bisher erfolgt die gemeinsame Planung von Bürgerinnen und Bürgern, Ingenieurbüros und der städtischen Verwaltung in Workshops und auf Informationsveranstaltungen in den Wohnquartieren. Ein Großteil der Fußwege erfolgt jedoch außerhalb des unmittelbaren Wohnumfeldes, z. B. in der Innenstadt. Mit Hilfe von digitalen Partizipationsinstrumenten wie interaktiven Displays und Smartphones werden Fußgängerinnen und Fußgänger in Karlsruhe an Gehwegen, Haltestellen, Kreuzungen und Ampeln bei der Problemanalyse, der Entwicklung von Maßnahmen und bei der Entscheidung zur Umsetzung sowie bei der Bewertung von Maßnahmen beteiligt. Die Bürgerbeteiligung wird so zur Nutzerbeteiligung transformiert.

Reallabor Stadt – einfach mal Dinge ausprobieren

Ein zentrales Element des Forschungsprojekts „GO Karlsruhe“ sind die Realexperimente, bei denen Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs im Stadtgebiet getestet werden. Dies erlaubt, kurzfristig neue Dinge auszuprobieren und deren Wirkung und Akzeptanz gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Nutzerinnen und Nutzern zu erforschen.

Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Nutzerinnen und Nutzer werden so aktiv in den Forschungsprozess eingebunden und hierbei wissenschaftlich begleitet.

Das Reallabor wird gefördert durch das **Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst des Landes Baden-Württemberg**.

Projektverantwortung

► Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft

Partner

- Radiosender die neue welle
- Stadt Karlsruhe
- AKB – Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V.
- Fachverband Fuß e.V. Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
- SRL – Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung

Laufzeit

► 01.11.2015 bis 31.10.2018

Kontakt

Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft

Elke Häußler

Tel. 0721 / 925-2354

Elke.Haeussler@hs-karlsruhe.de

www.gokarlsruhe.de



„Vorfahrt für Jesberg“

Jesberg / Hessen

Zehn Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos für ein gutes Leben auf dem Land – für Bürger und Flüchtlinge

Am 10.01.2016 haben 13 Bürger und Gewerbetreibende der Gemeinde Jesberg in Nordhessen den bundesweit ersten Verein zur Schaffung eines umfassenden multi-modalen Mobilitätsangebots „Vorfahrt für Jesberg e.V.“ (VoJes) gegründet.

Mit (E-)CarSharing, Pedelec- und E-Lastenrad- sowie Anhängerleih, Mitfahrangeboten über Taxi- und Privat-Pkw-Fahrgemeinschaften, Mitfahrerbanken an den Ortsausgängen sowie einem Liefer- und Abholdienst für Lebensmittel und Gartenabfälle soll den Bürgern und Flüchtlingen ein gutes Leben im Dorf mit weniger eigenen Autos ermöglicht werden.

Die beiden Vorsitzenden Daniela Möller und Michael Schramek freuen sich, dass es nach nur sechs Monaten Vorbereitungs- und Überzeugungsarbeit gelungen ist, so viele Mitstreiter für den Verein zu gewinnen. „Die eigentliche Arbeit liegt noch vor uns. Aber wir sind überzeugt davon, dass die Mischung der verschiedenen Mobilitätsoptionen den Erfolg ausmachen wird. Nur CarSharing oder nur Fahrgemeinschaften reichen nicht aus, um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.“ Auch Bürgermeister Günter Schlemmer, ebenfalls Gründungsmitglied, ist begeistert. „Die neuen Mobilitätsangebote werden ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität und damit auch für die langfristige Perspektive des Dorfes sein.“

Über die Vorsitzende wird eine enge Verbindung des Mobilitätsvereins mit dem bereits erfolgreich laufenden Nachbarschaftsnetzwerk sichergestellt. Dort werden beispielsweise Fahrdienste für Einkäufe oder Arzttermine

organisiert, wofür vorrangig die VoJes-CarSharing-Fahrzeuge genutzt werden.

Die seit einem Jahr in Jesberg lebenden Flüchtlinge, zwölf überwiegend junge Männer aus Pakistan, konnten sich von Anfang an mit ehrenamtlichem Engagement einbringen. Der 24-jährige Zahid Khan, der als Beisitzer Teil des erweiterten Vorstands ist, äußert sich überzeugt davon, dass damit die Integration in die Dorfgemeinschaft schneller gelingen wird.

Ein Jahr vor der Gründung hatte Michael Schramek, wohnhaft seit 20 Jahren in Jesberg und Geschäftsführer des Mobilitätsberatungsunternehmens EcoLibro GmbH sowie Vorstand vom Netzwerk intelligente Mobilität e.V. (NiMo), eine Bürgerbefragung zum Thema Mobilität durchgeführt. Mit den Befragungsergebnissen, die ein hohes Potenzial für CarSharing und Elektro-Fahrräder zeigten, konnten die Mitstreiter für den Verein gewonnen werden.

Kontakt

Vorfahrt für Jesberg e.V. (VoJes)

Michael Schramek (Vorsitzender)

Hainstraße 8

34632 Jesberg

Tel. 0176 / 62192289

michael.schramek@vorfahrt-fuer-jesberg.de

www.vorfahrt-fuer-jesberg.de



Mitfahrerbank in der Eifel

Speicher / Rheinland-Pfalz

In der Verbandsgemeinde Speicher bestand ein Bedarf an verbesserter Mobilität sowie Kommunikation. Daher wurde unter anderem die Mitfahrerbank ins Leben gerufen: Hier können sich Menschen zu spontanen Fahrgemeinschaften zusammenschließen. Das ist nicht nur praktisch, sondern sorgt auch für neue Bekanntschaften.

Viele ältere Menschen in der Verbandsgemeinde Speicher haben kein Auto, oft fehlt es an Kindern oder Verwandten, die sie zum Beispiel zum Arzt mitnehmen können. Es ist für sie umständlich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen – es fahren nur wenige Busse, die Verbindung der Ortsgemeinden in die Stadt Speicher ist schlecht. So fehlt es gerade auch den älteren Leuten an Gelegenheiten, sich auszutauschen.

Spontan und unkompliziert

Wir entwickelten ein Mobilitätskonzept für die Verbandsgemeinde Speicher. Die Mitfahrerbank war dabei ein zentrales Element. Wir stellten eine türkisfarbene Bank vor dem Rathaus von Speicher auf. Menschen ohne Auto können dort nach spontanen Fahrgemeinschaften Ausschau halten, bei Autofahrern ist die Bank bekannt.

Die Mitnahme ist ohne technische Hilfsmittel möglich. Auf einem umklappbaren Schild können die Wartenden angeben, in welche Richtung sie reisen wollen. Autofahrer wissen so sofort, ob sich das Anhalten lohnt. Reisende und Fahrer kommen zudem leicht ins Gespräch, so dass die Mitfahrerbank bzw. die Fahrgemeinschaft auch ein Ort der Begegnung und des Austauschs ist.

Die Mitfahrerbank ist für die Menschen ein niedrigschwelliges und spontanes Mitreiseangebot. Für das Projekt haben wir viel positive Resonanz und sogar Preise bekommen. Die Menschen sehen das Projekt als eine mögliche Lösung für Mobilität im ländlichen Raum an.

Das Projekt Schritt für Schritt

Schritt 1: Wo wird Hilfe gebraucht?

Klären Sie, wo Lücken und Bedarfe in einem Sozialsystem sind. Wo liegen die Probleme? Fragen Sie die Menschen im Dorf, was sie brauchen, damit das Leben in der Gemeinde attraktiv bleibt, so dass sie gerne auf dem Land älter werden.

Schritt 2: Gehen Sie Schritt für Schritt vor

Beginnen Sie mit einer Lösung für ein Problem. Von dieser Lösung ausgehend entwickeln Sie dann das Projekt und weitere Ideen. Wir haben beispielsweise zuerst damit begonnen, Ruhebänke aufzustellen. Dann kam die Idee, diese als Mitfahrerbank aufzurüsten. Unsere Erfahrung lehrt uns: Durch kleine Schritte stellen sich nach und nach Erfolge ein.

Schritt 3: Mitstreiter finden

Parallel zur ersten kleinen Lösung brauchen Sie mindestens einen Mitstreiter, damit Sie merken, ob Ihre Projektidee auch genug Rückhalt bei Betroffenen oder Unterstützern hat. Um Mitstreiter zu gewinnen, brauchen Sie den Erfolg. Wenn Sie in kleinen Schritten vorgehen, lässt sich dieser schneller erkennen als bei großen Projekten. Denn die sind auch wichtig, um Fördermittel zu erhalten.

Kontakt

Caritasverband Westeifel e.V.

Ursula Berrens

Tel. 0151 / 53 83 12 37

u.berrens@caritasverband-westeifel.de oder

info@mitfahrerbank.com

www.mitfahrerbank.com



mobisaar – Mobilität für alle

Saarland

Die Nutzung von Bus und Bahn ist für ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen oft eine Herausforderung. Immer mehr Fahrgäste benötigen individuelle Unterstützung, um ihre täglichen Wege zurückzulegen. Durch moderne Dienstleistungen und Techniken leistet mobisaar einen Beitrag, bestehende Barrieren im ÖPNV zu überwinden, und steigert so die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebotes. Der kostenlose mobisaar-Lotsenservice richtet sich an alle, die Unterstützung bei der Nutzung des ÖPNV benötigen und auf alternative Mobilitätsangebote angewiesen sind – auch in ländlichen Gegenden im Saarland.

Die Lotsen stehen Älteren bzw. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zur Seite, indem sie Unterstützung oder Orientierungshilfe bei der Fahrt mit Bus und Bahn geben. Auf Wunsch wird der Fahrgast an der Haltestelle oder Wohnungstür abgeholt und an den Wunschort begleitet. Der Aufgabenbereich eines Lotsen umfasst u.a. den Kunden z.B. zum Arzt, zur Bank oder zu Behörden zu bringen und ihn auf Wunsch dort wieder abzuholen, Hilfestellung beim Ein-, Aus- oder Umsteigen, Orientierungshilfe an wichtigen Umstiegshaltestellen, Unterstützung beim Bedienen der Fahrkartenautomaten sowie Beratung bei Fragen zum Fahrplan.

Neben den hauptamtlichen Lotsen werden auch ehrenamtliche Lotsen, vor allem in den ländlichen Regionen, eingesetzt. Die ehrenamtlichen Lotsen der Bahnhofsmission bieten den mobisaar-Service kreisübergreifend auch in den Regionalzügen an. Darüber hinaus sollen in Zukunft für Regionen mit einem geringen ÖPNV-Angebot Mitfahrgelegenheiten im Auto organisiert werden.

Die zentrale Stelle zur Koordination der Fahrten ist das mobisaar-Call-Center, das beim Saarländischen Nahverkehrs-Service angesiedelt ist und den Kunden und Lotsen als Ansprechpartner bei Fahrtbuchungen, Fragen oder Problemen mit dem mobisaar-Service unterstützt.

Zusätzlich kann der Service von den Kunden auch über die mobisaar-Fahrgast-App gebucht werden. Zur Disposition der Fahrten wird ein technisches Konzept entwickelt, das eine übergreifende Koordination der unterschiedlichen Lotsen (haupt- und ehrenamtliche, spontan freiwillige) für voneinander abhängige Dienstleistungen ermöglicht und dem mobilitätseingeschränkten Fahrgast außerdem zusätzliche Informationen über den Fahrplan und zukünftig auch zur Beschaffenheit der Fahrzeuge und Haltestellen liefert.

Ausdehnung des mobisaar-Lotsenservice auf ländliche Regionen

Der mobisaar-Service startete im Frühjahr 2016 in Saarbrücken und wird nach und nach in den Landkreisen angeboten, so dass 2019 das gesamte Saarland erschlossen ist. So bald wie möglich soll der mobisaar-Service auch auf andere Regionen in Deutschland übertragen werden. Er ist so konzipiert, dass auch ohne Förderung die Fortführung des Services sichergestellt sein soll.

mobisaar ist ein Projekt, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und von der Saarbahn GmbH koordiniert und mit acht weiteren Partnern umgesetzt wird.

Kontakt

Institut für Sozialforschung und Sozialwirtschaft (iso) e.V.

Prof. Dr. Daniel Bieber / Kathleen Schwarz

Tel. 0681 / 95424-12

bieber@iso-institut.de

schwarz@iso-institut.de

www.mobisaar.de



„Radeln ohne Alter“

Essen / NRW

Das Recht auf Wind im Haar

Im Projekt „Radeln ohne Alter“ werden Rikschatouren für Senioren angeboten, um Natur, Kultur und neue sowie bekannte Orte zu erfahren. Bei diesen Touren werden alle Sinne angesprochen: Blumen riechen, das Gezwitscher der Vögel hören und den Wind in den Haaren spüren. Positive Effekte in Aktivierung, Wohlbefinden und Gesundheit werden damit erreicht.

Aber nicht nur für die älteren Leute, auch für die Fahrer entsteht ein Mehrwert. Die generationenübergreifende Kommunikation, der Austausch von Erfahrungen und Geschichten sowie der Tatsache, anderen – und sich selbst – etwas Gutes zu tun, steigert das Selbstwertgefühl und die Lebensfreude aller Beteiligten.

Das Projekt „Radeln ohne Alter“ ist 2013 in Kopenhagen ins Leben gerufen worden, und auch in Deutschland (www.radelnohnealter.de) gibt es „Radeln ohne Alter“ mittlerweile an 14 Standorten.

„Radeln ohne Alter“ in Essen ist als ein Projekt im Rahmen der „Grünen Hauptstadt Europas 2017“ in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt der Stadt Essen und der Klimaagentur angeregt worden.

Rikschatouren für Senioren

Im Essener Projekt „Radeln ohne Alter“ werden täglich Seniorenzentren angefahren, um von dort mit den Senioren die Rikschatouren zu starten. Bei den Fahrten, die immer in Kolonne stattfinden, nimmt das neu ausgebaute Essener Radwegenetz eine zentrale Rolle ein, da hier die kulturell interessanten Anlaufpunkte gut zu erreichen sind und Mischverkehr vermieden werden kann.

Die Rikschatouren werden vor Fahrtantritt durch die Mitarbeitenden und Teilnehmenden des Projektes „Radeln ohne Alter“ geplant. Die Dauer der Touren wird mit den Seniorenzentren abgesprochen. Die Geschwindigkeit von 12 km/h wird bei den Touren nicht überschritten.

„Das Projekt ‚Radeln ohne Alter‘ ist 2013 in Kopenhagen ins Leben gerufen worden, und auch in Deutschland gibt es ‚Radeln ohne Alter‘ mittlerweile an 14 Standorten.“

Während das Projekt in der ursprünglichen Form auf ehrenamtlicher Basis beruht, wird „Radeln ohne Alter“ in Essen erstmals als Teil einer Beschäftigungsmaßnahme durchgeführt. In Kooperation mit dem JobCenter Essen werden acht Alg-II-Empfänger als Rikschafahrer mit 30 h/Wo. beschäftigt. Die Teilnehmenden werden durch eine Fachanleitung auf den Umgang mit Senioren vorbereitet und für den Fahrbetrieb vor allem unter Sicherheitsaspekten intensiv geschult.

Die Rikschafahrer bekommen einen Einblick in die Berufsfelder der Seniorenwirtschaft sowie der Fahrradtechnik und werden durch eine pädagogische Begleitung berufsperspektivisch gecoacht. Ziel ist es, die Teilnehmenden zu befähigen, ihre vorhandenen Kompetenzen weiter zu entwickeln und nächste Schritte in Richtung der Integration in den allgemeinen Arbeitsmarkt zu tätigen.

„Radeln ohne Alter“ ist für die Seniorenzentren sowie die Senioren kostenfrei.

Angebote in Essen

In Essen wird „Radeln ohne Alter“ mit vier durch Elektroantrieb unterstützten Fahrzeugen durchgeführt:

- ▶ Eine Rikscha, bei der die Gäste (1-2 Personen) vor dem Fahrer sitzen (www.christianabikes.de)
- ▶ Zwei Rikschas, bei denen die Gäste (1-2 Personen) hinter dem Fahrer sitzen (www.radkutsche.de)
- ▶ Eine Rikscha / Rollfiets, bei der der Gast (1 Person) vor dem Fahrer in einem Rollstuhl transportiert wird (www.huka.nl)



Die unterschiedlichen Fahrzeuge haben den Vorteil, dass ein Angebot für unterschiedliche gesundheitliche Voraussetzungen gemacht werden kann. Auch können mit den Fahrzeugen kleine Gruppen mit verschiedenen Einschränkungen befördert werden.

Kontakt

NEUE ARBEIT der Diakonie Essen gGmbH

Langemarckstraße 28
45141 Essen

Karsten Schwanekamp
Tel. 0201 / 52326210
karsten.schwanekamp@neue-arbeit-essen.de
www.radelnohnealter.de



„Rollatortag NRW“ Rollator-Training und Technik-Check

NRW

Um ältere Menschen über den sicheren Umgang mit Rollatoren im Straßenraum und in Bus und Bahn zu informieren, findet seit zwei Jahren während der europäischen Woche der Mobilität im September in zahlreichen Städten in NRW der Rollatortag NRW statt.

Gemeinsam mit lokalen Partnern möchten die Verkehrsunternehmen praktische Hilfestellung leisten und eine breite Öffentlichkeit für die besonderen Bedürfnisse von älteren Menschen in Bus und Bahn sensibilisieren. Auf den öffentlichen Veranstaltungen können die Interessierten üben, wie man mit einem Rollator unebenen Untergrund überwindet, Kurven fährt, Bordsteine und Schrägen meistert, bremst, sich sicher hinsetzt und wieder aufsteht. Ein zweiter Schwerpunkt liegt in der sicheren Nutzung von Bus und Bahn. Rollator-Nutzer erfahren, wie sie sich an den Haltestellen und beim Ein- und Ausstieg richtig verhalten und was es während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu beachten gibt. Zuletzt wird den Teilnehmern ein kostenloser Technik-Check für alle Rollatoren angeboten.

Viele Menschen, die aus gesundheitlichen oder Altersgründen nicht mehr gut zu Fuß sind, erobern sich mit einem Rollator viel Mobilität und Freiheit zurück. Es gibt immer wieder Unsicherheiten, wie man sich mit einer fahrbaren Gehhilfe in Bussen und Bahnen richtig verhält, um heil und gesund ans Ziel zu kommen.

Übersicht Programmpunkte

- kostenloser Technik-Check für alle mitgebrachten Rollatoren
- praktische Übungen auf dem Rollator-Parcours
- Üben des Ein- und Aussteigens und des Verhaltens im Bus
- je nach lokaler Verfügbarkeit weitere Informationsstände z. B. zum Thema Kriminalprävention, Seniorenarbeit vor Ort, Gesundheitstests etc.

Angebot des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Organisiert wird der Rollatortag NRW von den örtlichen Verkehrsunternehmen mit Unterstützung durch lokale Partner, wie Polizei, Verkehrswacht, Stadtsportvereine, Sanitätshäuser, Seniorenvertretungen etc. Ins Leben gerufen wurde der Rollatortag NRW vom Zukunftsnetz Mobilität NRW unter Federführung der beim VRR angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr sowie den drei regionalen Koordinierungsstellen Rheinland (VRS), Ostwestfalen-Lippe (nph) und Westfalen (WVG, Provinzial).

Kontakt

VRR AöR, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Uli Hornig
Tel. 0209 / 1584-171
Hornig@vrr.de

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG

Gunnar Cronberger
Tel. 0234 / 303-2254
gunnar.cronberger@bogestra.de

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/senioren



Seniorenatlas Kerpen

Kerpen / NRW

Mobilität im Alter ist für ältere Menschen von großer Bedeutung, bedeutet sie doch den Erhalt von Unabhängigkeit und Lebensqualität. So lange wie möglich zu Fuß, mit dem Pkw oder Fahrrad unterwegs sein zu können, ist der Wunsch aller Seniorinnen und Senioren.

Die Gruppe ÖPNV des Kerpener Netzwerks 55plus entwickelte gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) den ersten Kerpener Seniorenatlas, in dessen Mittelpunkt das Thema Mobilität steht und der speziell für die Zielgruppe der aktiven, älteren Bürger konzipiert wurde.

Der Atlas lenkt anhand von Karten der Kerpener Stadtteile das Augenmerk auf Sitzbänke, behindertengerechte Parkplätze und -toiletten sowie Bushaltestellen. Wander- und Fahrradrouten finden sich ebenso wie Hinweise auf die aktuellen Themen "E-Bike" und „Car-Sharing“.

Darüber hinaus enthält der Atlas zahlreiche weitere Informationen zu den Themenblöcken:

Mit dem Fahrrad unterwegs in Kerpen

Mit dem Auto unterwegs in Kerpen

Zu Fuß unterwegs in Kerpen

Mit dem ÖPNV unterwegs in Kerpen

Die Auswahl der Texte ist knapp gehalten, im Mittelpunkt des Seniorenatlas stehen die einzelnen Karten.

Der Atlas wurde ausschließlich über Anzeigen finanziert, die von den Netzwerkerinnen und Netzwerkern auch persönlich akquiriert worden sind. Die Karten wurden über den Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Verfügung gestellt.



Kontakt

Kolpingstadt Kerpen

Kerpener Netzwerk 55plus

Birgit Große-Wächter

Tel. 02237 / 58-145

bgrosse-waechter@stadt-kerpen.de

www.kerpen-55plus.de

[www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_10069_1.](http://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_10069_1.PDF?1486014326)

[PDF?1486014326](http://www.stadt-kerpen.de/media/custom/1708_10069_1.PDF?1486014326)



SmartMove – Dialogmarketing im ländlichen Raum

Kreis Euskirchen / NRW

Das Projekt SmartMove hat das Ziel, die Bekanntheit des bestehenden ÖPNV und dessen Zubringersysteme in ländlichen Räumen durch Kommunikationsmaßnahmen zu verbessern und dadurch in der Folge die Nutzung des ÖPNV zu steigern.

In verschiedenen Regionen Europas werden hierzu Dialogmarketing sowie weitere Maßnahmen eingesetzt. Die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) setzt aufgrund ihres Know-hows im Bereich der Kommunikation das Projekt als Implementationspartner um.

Zielgebiet ist der Kreis Euskirchen, Schwerpunkte sind die Kommunen Bad Münstereifel, Hellenthal, Kall und Schleiden. Zwischen März und Oktober 2015 wurden Maßnahmen in den Kommunen umgesetzt. Dialogmarketing als Marketinginstrument ist bereits im Grundsatz erprobt, muss aber an lokale Bedingungen angepasst werden. Ergänzend werden zahlreiche lokale Veranstaltungen mit Info-Stand besucht sowie Bustrainings und Mobilitätschecks in der Region durchgeführt.

In allen Fällen werden potenzielle Nutzer aktiv angesprochen und diese dann – Interesse vorausgesetzt – mit maßgeschneiderten Informationen zum ÖPNV vor Ort versorgt.

„Dialogmarketing als Marketinginstrument ist bereits im Grundsatz erprobt, muss aber an lokale Bedingungen angepasst werden.“

Anstieg TaxiBus-Fahrten um 15%

SmartMove war erfolgreich. Die Zahl der TaxiBus-Fahrten stieg um rund 15% zwischen Januar 2015 und Januar 2016. 31% der Befragten gaben an, den ÖV öfter nutzen zu wollen, und 25% hatten bereits eine oder mehrere Pkw-Fahrten ersetzt.

Nach der SmartMove-Kampagne gaben 42% an, den ÖV vor Ort zu kennen (vorher: 17,5%). Den TaxiBus kannten nach SmartMove 46% (vorher: 19%), und 51% gaben an, innerhalb der Familie über den ÖV gesprochen zu haben, 38% auch außerhalb der Familie. 90% der Teilnehmer fühlten sich nach der Kampagne insgesamt besser informiert.



Kontakt

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)

Bernd Knieling
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel. 0221 / 20808-21
bernd.knieling@vrsinfo.de
www.smartmove-project.eu



„Ohne Autos entsteht Platz für Neues: Kinder laufen sorglos über die Straße. Das Veedel sieht hübscher aus.“

Tag des guten Lebens in Köln

Köln / NRW

Der „Tag des guten Lebens“ ist ein autofreier Sonntag und gleichzeitig ein nachhaltiges Labor!

Durch die zeitweilige Umnutzung des öffentlichen Raums können Menschen einen Tag lang die Stadt mitgestalten und direkt erleben, wie Köln anders funktionieren könnte.

Ohne Autos entsteht Platz für Neues: Kinder laufen sorglos über die Straße. Das Veedel sieht hübscher aus. Es riecht anders und die Menschen können durchatmen. Es wird ruhiger und Springbrunnen sind beispielsweise wieder hörbar. Es entsteht Freiraum für Nachbarschaften, für Begegnungen und das Miteinander von Jung und Alt, fürs Genießen von Essen und Trinken, für die muskelbasierte Mobilität, für Kunst und Kultur, für politische Debatten und für Vereine und Initiativen. Die Nachbarschaften haben die Chance sich kennenzulernen, sich zu verknüpfen, und steuern ggf. künftig eigene Ideen für die Stadtentwicklung bei, was zu mehr Mitsprache bei der Stadtgestaltung führt. Nicht der Kommerz z. B. in Form von Wurstständen und Bierbuden steht im Vordergrund, sondern der Tag bietet eine Plattform für das nachhaltige Leben in der Stadt. Vielleicht macht der Tag Menschen offen dafür, darüber nachzudenken, wie aus dem autogerechten Köln eine menschenfreundliche Stadt werden könnte.

Organisiert wird der Tag des guten Lebens durch die Agora Köln – die Köln auf ökologischer, ökonomischer, kultureller und sozialer Ebene nachhaltig transformieren möchte. Der Tag des guten Lebens wird von einer breiten Gruppe von engagierten BürgerInnen, Initiativen, Vereinen, Organisationen und Unternehmen aus Köln getragen – auch und insbesondere aus den jeweiligen Nachbarschaften. Dieser autofreie Sonntag wurde 2012 von Davide Brocchi ins Leben gerufen und beruht auf

dem von ihm entwickelten Konzept zum „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“. Die Hauptfinanzierung des Tages und seiner intensiven Vorbereitung erfolgt bisher durch die Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW, und lokales Geld steht durch die Bezirksvertretungen, ökosoziale Unternehmen und viele Einzelspenden zur Verfügung.

Der Tag fand bereits dreimal statt, im September 2013 und August 2014 in Köln-Ehrenfeld und im Mai 2015 in Köln-Sülz. 2017 ist der „Tag des guten Lebens“ in Köln-Deutz für den Juni vorgesehen. Je nach Wetter besuchten die Tage zwischen 50.000 und 100.000 Menschen. Die Mitwirkenden führten teilweise über 200 Aktionen durch: Bestaunt werden konnten z. B. gemeinsames Frühstück auf der Straße, der längste Strudel der Welt, ein riesiges Luftmatratzensofa, eine Kleidertauschbörse, der „silent move“ oder der „sexy bike wash“. Für das „gute Leben“ standen auch Themen wie eine alternative Mobilität, Freiräume/Gemeinschaftsräume, das urbane Gärtnern und Menschenrechte.

Kontakt

Agora Köln

Volker Ermert

info@tagdesgutenlebens.de

www.agorakoeln.de/projekte/tag-des-guten-lebens/

„Zielgruppe Senioren – wie beteiligen?“

Barbara Eifert, Technische Universität Dortmund

Im Workshop 1 wurden drei Projekte aus dem Bereich der Fußgängermobilität näher in den Blick genommen.

Dabei zeigte sich am Beispiel des „Seniorenatlas Kerpen“, wie aus der Perspektive der Gruppe aktiver Senioren wichtige Orte ausgemacht und als Orientierungs- und Zielpunkte im öffentlichen Raum einer Kommune für die Zielgruppe – und darüber hinaus – etabliert werden können.

Aus der StädteRegion Aachen wurde das Projekt „Bewegte Geschichten“ vorgestellt, bei dem es um die Neu- oder Wiederentdeckung von Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten in einem Viertel geht.

Beim vorgestellten dritten Projekt „Fußgängercheck in Köln“ geht es um die gemeinsame Begehung von Älteren und Planern zur Entdeckung von Gefahrenstellen und Barrieren im Viertel.

Projektziele

Alle drei Projekte verfolgen erfolgreich das Ziel, ältere Menschen an ihrem öffentlichen Raum zu beteiligen, indem aktive, meist selbstständig organisierte und durchgeführte Erkundungen erfolgen. Mit den aktiven Beteiligungen werden verschiedene, gerade im Alter bedeutsame Bedürfnisse angesprochen und diesen Rechnung getragen: die Umwelt verstehen wollen, Autonomie praktizieren, Selbstwirksamkeit erleben, das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum stärken, einen sinnvollen Beitrag für das Gemeinwesen leisten, eingebunden sein in die Gestaltung des öffentlichen Raums. Erzielt werden darüber hinaus eine Identifikation und ein Verantwortungsgefühl für die rückeroberten öffentlichen Räume, womit ein positives Stadtklima gefördert wird.

Erste Handlungsschritte

Wer den öffentlichen Raum erobern will, braucht Gleichgesinnte und Verbündete, sollte an vorhandene Strukturen anknüpfen bzw. diese nutzen, einen Plan B haben, wenn Plan A scheitert, einen langen Atem haben und Diplomatie und Strategie als Fähigkeiten beherrschen.

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

Die Gewinnung für und die Kommunikation der Projekte zeigen, dass die Rückgewinnung des öffentlichen Raums möglich ist. Erfolgreich sind Projekte, in denen engagierte Menschen auf Strukturen treffen, die offen sind. Wichtig ist, dass auch die etablierten Verantwortlichen sich öffnen für neue Perspektiven Älterer und dabei auch ihr eigenes Bild vom Alter reflektieren.

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

Die vorhandenen Möglichkeiten müssen besser kommuniziert und transparent dargestellt werden. Oftmals erweisen sich Projekte wie die im Workshop dargestellten als wenig kostenintensiv. Umsonst sind sie dennoch nicht, und auch Hauptamtlichkeit wird weiterhin für Kontinuität und Verbindlichkeit notwendig und strukturstärkend sein.

Widerstände, Konfliktpotenzial

Ablehnungen erfahren Projekte besonders zu Beginn, in der Anfangsphase mit einer neuen Idee. Als Gründe dafür lassen sich ‚schlechte Erfahrungen von Verantwortlichen‘, mangelnde öffentliche Mittel, Angst vor Teilhabe bei den Verantwortlichen, überzogene Erwartungen von Verantwortlichen und/oder Engagierten, kein Interesse bei Verantwortlichen sowie eine geringe Wertschätzung gegenüber dem Engagement von Älteren ausmachen.

Infos & Literatur

- ▶ Eifert, Barbara (2016): Politische Partizipation Älterer – Die Landes-seniorenvertretung Nordrhein-Westfalen e. V. mit wissenschaftlicher Beratung. In: G. Naegele, E. Olbermann & A. Kuhlmann (Hrsg.): Teilhabe im Alter gestalten – Aktuelle Themen der Sozialen Gerontologie (S. 355–371). Wiesbaden: Springer VS.

Barrierefreiheit im Straßenraum

Tim König / Uwe Höger,
akp_Stadtplanung + Regionalentwicklung, Kassel

Im Mittelpunkt stand die Frage, wie Barrierefreiheit vor Ort konkret umgesetzt werden kann.

Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- verschiedene Personengruppen betroffen, nicht nur behinderte Menschen im engeren Sinne
- teilweise widersprüchliche Anforderungen (geh-, sehbehinderte, blinde Menschen)
- auch ÖPNV und Radverkehr mitbedenken

Projektziele

- Barrierefreiheit herstellen sowohl im Bestand wie auch bei Neubauten
- einheitliche, akzeptierte und gut gestaltete Lösungen finden und über Gemeindegrenzen hinausdenken
- Schaffung von Bewusstsein, mit Betroffenen zusammenarbeiten, Erfahrungsaustausch im Bezug auf gute Lösungen, Trainings (z. B. Rollatornutzung im ÖPNV)
- einheitliche Normen, Regeln, Empfehlungen
- bundesweit gültige, übertragbare Lösungen anstreben
- barrierefreie Stadt, Stadtpläne zur Barrierefreiheit

Erste Handlungsschritte

- Einbindung der Verbände, Arbeitskreise bilden
- Austausch zu guten stadtgestalterischen Lösungen
- sensibilisieren und stärker qualifizieren
- Stadtpaziergänge, Pressearbeit
- Kommunikation auf allen Ebenen: Interessen formulieren, Lösungsvorschläge besprechen, gebaute Standards vermitteln
- Beispiele für diskutierte Lösungen: keine Busbuchten, damit Haltestelle möglichst parallel angefahren werden und keine Spalte entsteht; Radwege auf die Fahrbahn, kombinierte Geh- und Radwege vermeiden; längere Grünzeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

- Verbände der Betroffenen, Blinde und Sehbehinderte, Gehbehinderte und Rollstuhl nutzende Menschen, ÖPNV-Nutzende, Radfahrer, Fußgänger, Senioren
- Straßenbaulastträger, Nachbarkommunen, ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, städtische Ämter (z. B. Ordnungsamt, Denkmalschutzamt),
- Politik (auch z. B. Ortsvorsteher)

Widerstände, Konfliktpotenzial

- widersprüchliche Normen und dadurch Gefahr, dass Lösungen nicht akzeptiert werden
- unterschiedliche Bedürfnisse verschiedener Personengruppen erfordern unterschiedliche Lösungen
- taktile Elemente (Bodenindikatoren) schwer verständlich, Einsatzmöglichkeiten und Sinnhaftigkeit nicht immer klar, werden mit Werbeaufstellern zugestellt

Vortrag „Barrierefreiheit im Straßenraum“

▶ www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/seniorentagung2017

Infos & Literatur

- ▶ Leitfaden Straßen NRW:
https://www.strassen.nrw.de/files/commons/pdf/pub_leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf
- ▶ www.nullbarriere.de
- ▶ Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), FGSV-Verlag

Fußverkehrsstrategien – Handlungsempfehlungen für Kommunen

Moderation:

Katalin Saary, MOBILITÄTSLÖSUNG, Darmstadt

Zufußgehen ist die häufigste Mobilitätsform älterer Menschen, rund 30 % der alltäglichen Wege sind Fuß-Wege. Trotz dieses hohen Anteils müssen sich Zufußgehende mit einer Vielzahl von Hürden und Behinderungen arrangieren. Und das, obwohl die Vorteile des Zufußgehens gewichtig sind: es ist gesund, kommunikativ und ein einfacher Ansatz, um z. B. den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Dazu brauchen die Menschen aber einen Straßenraum, der auch ihren Bedürfnissen als Zufußgehende entspricht. Besonders für Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen bedeutet dies neben angenehmen, sicheren, ebenen und direkten Fußwegen ausreichend Angebote, u.a. zum Kurzzeitsitzen anzubieten. Diese geben die Sicherheit, sich bei nachlassenden Kräften kurz zu erholen.

Die Defizite wie auch die Vorteile sind grundsätzlich bekannt, für das „Wie“ der Umsetzung gibt es unterschiedliche Ansätze. Projekte werden dabei sowohl auf kommunaler Ebene: z. B. Griesheim – Die besitzbare Stadt, Tag des guten Lebens in Köln; wissenschaftlicher Ebene: z. B. GO Karlsruhe, sowie auf Länder- und Bundesebene: z. B. Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg und der Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategie in Deutschland, durchgeführt.

Vision

Dabei ist die Vision klar: In der Stadt der kurzen Wege gibt es ein gutes Fußwegenetz mit Wegen ohne Stolperfallen, frei von parkenden Autos, vielen sicheren Querungsangeboten und begleitet durch viel Grün. Die Gestaltungsplanung setzt die Regelwerke konsequent um und plant „vom Rand“, so kann die Vision Wirklichkeit werden, hierin sind sich die Teilnehmenden einig. Damit dies gelingt, braucht es aber ein klares politisches Bekenntnis, alle Verkehrsarten als gleichwertig anzusehen und entsprechende Flächen und Nutzungen zu ermöglichen.

Kreative Aktionen im Vordergrund

Damit dies gelingt, ist ein Imagewandel hin zu einer Mobilitätskultur der Nähe nötig. Um den Imagewandel zu unterstützen, sind neben persönlichen Gesprächen und Aktionen, Verbündete und Unterstützung wichtig. Durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit kann den allgegenwärtigen Ängsten vor Veränderungen begegnet werden. Durch kreative temporäre Aktionen wie z. B. in Köln, Tag des guten Lebens oder in Griesheim, Besitzbare Stadt lassen sich mit einfachen Maßnahmen Veränderungen testen und die Zustimmung und Akzeptanz bei den BewohnerInnen und Einzelhändlern gewinnen.

Einfache, verallgemeinerbare Lösungsansätze sind dabei nicht gegeben, es gilt immer, einen konkreten Blick auf die Situation zu haben.

Folgende Handlungsempfehlungen für Kommunen können gegeben werden:

Öffentlichkeit sensibilisieren:

z. B. durch Spaziergänge auf Alltagswegen oder temporäre Projekte – unsere Empfehlung: einfach machen! Wo ist „Ihre“ Critical mass? Zählen Sie nicht nur den Auto- und Radverkehr, sondern auch den Fußverkehr.

Emotionalisieren:

Eltern von Kita- und Schulkindern sind gute Adressaten und Multiplikatoren. Machen Sie deutlich: Zufußgehen ist cool!

Verbündete finden:

Das Thema geht alle an: Krankenkassen und Ärzte haben auch ein Interesse daran, dass wir gesund bleiben. Weitere Unterstützer können sein: Senioren- und Behindertenverbände, die DUH (Deutsche Umwelthilfe), AGFS, Verwaltung und Nachbarschaften, aber auch die Tourismusvereine.

Workshop 4

Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Moderation: Matthias Touns, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe

Ziel des Workshops war es, mithilfe von etablierten Mobilitätsprojekten und Ideen, die sowohl auf der Innovationsbörse der Tagung als auch aus dem Plenum des Workshops dargelegt wurden, eine Übertragbarkeit für die eigene Kommune, das Verkehrsunternehmen oder den ehrenamtlich agierenden Verein zu erarbeiten.

Für inhaltliche Fragen und für die Anfertigung der eigenen Projekt-„Checkliste“ standen folgende fünf Experten der Innovationsbörse Rede und Antwort:

Herr Schramek – Vorfahrt für Jesberg e.V.

Herr Weber – Land-/Stadthüpfen Rhein-Sieg-Kreis

Herr Burmeister – Pro Bürgerbus NRW

Herr Pieper – Dorf macht Klima mobil

Herr Hansen – Mitfahrerbanken Westeifel

Folgende Leitfragen wurden an vier Thementischen diskutiert und mit Ideen und Anregungen gefüllt:

► Erste Handlungsschritte – Wie initiiere ich ein Projekt?

- Bedarf identifizieren, erste Idee erarbeiten
- Partner, Sponsoren, Unterstützer und Multiplikatoren überzeugen und gewinnen => Transparenz schaffen
- lokale Netzwerke einbinden oder aufbauen
- Fördermittel als Anstoß nutzen



► Welche wesentlichen Initiatoren, Partner oder beteiligten Institutionen benötige ich?

- Verwaltung (auch im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft) und Politik
- Vereine, Initiativen, caritative Einrichtungen, Dienstleister (bspw. Taxiunternehmer, Versicherungen)
- Sponsoren (u.a. ev. Kirche oder lokaler Einzelhandel)
- Ehrenamt (als Fahrer)
- potenzielle Angebotsnutzer

► Wie kann ich ein Projekt finanzieren bzw. welche Fördermöglichkeiten gibt es?

- Sponsoring (privat oder Firmen)
- bekannte Förderquellen nutzen (Ministerien, reg. Verkehrsverbünde etc.)
- Erhebung einer Nutzungsgebühr
- Stiftungen
- generell werden aber hohe Hürden bei der Beschaffung von Fördermitteln identifiziert

► Welche Widerstände oder Konfliktpotenziale werden erwartet oder gibt es?

- oftmals fehlende Unterstützung seitens der Politik, der Kommunen, der Verkehrsunternehmen oder der Bürger
- knappe Personalressourcen, gerade beim ehrenamtlich agierenden Fahrpersonal (fehlender Nachwuchs)
- Informationsdefizit
- hohe bürokratische Hürden
- fehlende finanzielle Mittel und Unterstützung
- ein „Kümmerer“ fehlt häufig

Seniorengerechte Mobilität – Neue Kommunikations- und Vermarktungsstrategien

Moderation:

Swantje A. Küpper, K+K Küpper, Bonn

Handlungsfeld – Maßnahmenbeschreibung

Es ist generell die Ebene des eigentlichen Marketings mit seinen Instrumenten, zu denen beispielsweise das Dialogmarketing oder Kampagnen zählen, und die Projektebene, also die Ebene von einzelnen Maßnahmen, die bei Realisierung Marketingeffekte erzielen, zu unterscheiden. Zu Letzteren sind beispielsweise ein Infostand auf einem Markt, das Informationsprojekt mobisaar oder sämtliche Schulungs-/ oder Trainingsangebote zu rechnen. Diese Maßnahmen können nur realisiert werden, wenn ein Mindestmaß an Marketing von Bekanntgabe über Pressemitteilung bis hin zu ganzen Kampagnen oder Dialogmarketing eingesetzt werden.

Auf der Ebene des reinen Marketings wurden im Workshop die Kampagne ‚Mobilität kennt keinen Ruhestand‘ und SMARTMOVE – Dialogmarketing im ländlichen Raum diskutiert. Auf der Projektebene konnten die Trainingsprojekte ‚Rollortag NRW‘ und der ‚Schulungstag für ältere Pedelecfahrer‘ diskutiert und auf die mögliche Vermarktung und Realisierung hin diskutiert werden.

Projektziele

Zielen die Marketingmaßnahmen auf die Information der Bevölkerung und wirken auf eine Sensibilisierung und möglicherweise Verhaltensänderung hin, fokussieren die Trainingsprojekte vorrangig die persönliche Kompetenz und Handlungsfähigkeit.

„Neue Vermarktungsstrategien sind Cross-Media-Kampagnen. Sie verknüpfen klassische mit neuen Medien und bieten somit eine breite Basis für Kundeninformation.“

Wesentliche Initiatoren, Partner, beteiligte Institutionen

Gemeinsam ist allen diskutierten Vorhaben, dass eine größere Organisationseinheit, ein Zweckverband, Verkehrsunternehmen o.ä. die Entwicklung und die Initiative für die ersten Realisierungen übernommen haben.

Die Vorhaben sind personalintensiv, was für das Dialogmarketing rein zeitlich zu verstehen ist, was für die Schulungen durchaus die Einbeziehung externer Partner (z. B. Polizei) bedeuten kann.

Finanzierung, Fördermöglichkeiten

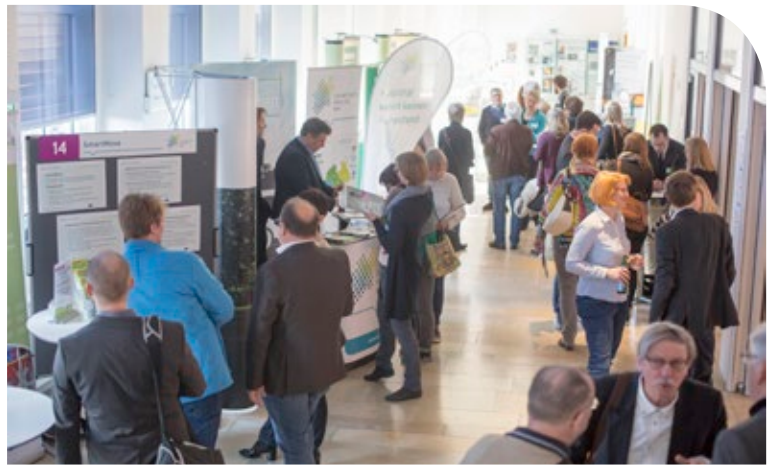
Einzelne Maßnahmen oder Projekte können ‚ausgeliehen‘ oder relativ leicht übertragen werden. Jedoch gilt auch dann, dass der lokale Kontext gewahrt sein muss, soll denn auch die ortsansässige Bevölkerung erreicht werden.

Unabhängig davon müssen auf jeden Fall die örtlichen Gegebenheiten, eventuelle Partner etc. genau geprüft werden.

Widerstände, Konfliktpotenzial

Als größte Herausforderungen für eine Umsetzung wurden die oft unbekannte Mediennutzung der Zielgruppe, die Schwierigkeit, den Sinn einer Schulung zu kommunizieren (z. B. für die Nutzung eines Rollators), die Finanzierung des Personals für solche Maßnahmen, die Vielfalt der Angebote für Senioren und die daraus resultierende Unverbindlichkeit in der Teilnahme für Angebote mit niedriger (Teilnahme-)Hemmschwelle genannt.

Daneben erscheint ein Problem, weite Teile der älteren Bevölkerung nicht erreichen zu können (fehlende oder unbekannte Kontaktmöglichkeiten).



„Wir brauchen lebendige, sichere und gesunde öffentliche Räume. (...) Wir stellen uns dieser Aufgabe und versuchen, die Akteure in ihrer Arbeit zu unterstützen und dabei Synergieeffekte zu erzielen.“

Theo Jansen, Leiter der Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW





ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Sitz:
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39 | 50667 Köln
www.vrsinfo.de



Ansprechpartnerin: Katja Naefe
Tel. 0221 / 20808-731
Katja.naefe@vrsinfo.de

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung von:

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



UK NRW
Unfallkasse
Nordrhein-Westfalen

Koordinierungsstelle Westfalen

Sitze:



PROVINZIAL
Die Versicherung der Sparkassen

Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe

Sitz:



Partner:



Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr

Sitz:



Koordinierungsstelle Rheinland

Sitz:



Partner:



Diese Broschüre wurde
klimafreundlich und
umweltschonend gedruckt
auf 100% Altpapier.



**Klimaneutral
gedruckt**
mit First Climate | ID 2015102179

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de