



Mobilitätssicherung
und
sichere **M**obilität
älterer Menschen
in der Gemeinde Kall





Vorwort

Die Trends des demografischen Wandels sind im Wesentlichen durch zwei Merkmale charakterisiert: Wir werden älter, aber auch weniger. Die auf den ersten Blick unscheinbar anmutende Feststellung wird unmittelbar oder mittelbar nahezu alle Bereiche des öffentlichen Lebens und Wirtschaftens beeinflussen, von der Raum-, Siedlungs-, Wirtschaftsstandort-, Schul- und Arbeitsmarktentwicklung sowie den zugehörigen Infrastrukturen über die Kommunalfinanzen bis hin zur sozialen Integration.

Um in dieser Entwicklung interkommunal konkurrenzfähig zu bleiben, bedarf es nicht zuletzt mobilitätssichernder Infrastrukturen und Angebote, die ein hohes Maß an selbstständiger Teilhabe bis ins hohe Alter gewährleisten. Das gilt auch oder gerade in ländlich strukturierten Regionen. Dabei allein auf die Funktionalität privater Pkw zu setzen, greift zu kurz. Nach wie vor verfügen rd. 20 % der Menschen in der ländlichen Region eben nicht über private Pkw und die Energiekosten werden - das ist gewiss - teurer.

In Wahrnehmung ihrer Verantwortung für angebotsstrukturelle und wirtschaftlich optimierte ÖPNV-Angebote hat das kommunale Verkehrsunternehmen im Kreis Euskirchen - die RVK - im Jahr 2002 kreisweit einheitliche ÖPNV-Angebotsstrukturen mit Bussen und TaxiBussen geschaffen und bereits 2007 die Folgen des demografischen Wandels für den ÖPNV untersucht.

Das 2008 anschließende RVK-Projekt MoSiM - Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen - konzentrierte sich speziell auf die Belange und Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV sowie für eine insgesamt sichere und barrierefreie Mobilität in zwei Referenzkommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises und des Rhein-Sieg-Kreises.

Referenzraum für das hier dokumentierte MoSiM-Projekt ist die Gemeinde Kall im Kreis Euskirchen, eine typisch ländliche Gemeinde mit besonderen topografischen Herausforderungen. Die Analysen und Ergebnisse verdeutlichen, welche Handlungsoptionen zur Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität dort bestehen. Dass solche Maßnahmen nicht nur den Älteren, sondern allen Menschen zugute kommen, ist bereits aus anderen Untersuchungen bekannt.

Wir hoffen, dass es gelingt, einen Großteil der aufgezeigten Maßnahmen zeitnah in die Tat umzusetzen. So können - wie gehabt - andere Städte und Gemeinden im Verkehrsgebiet der RVK an den Erfahrungen in Kall partizipieren.

Eugen Puderbach
Geschäftsführer der RVK

Günter Rosenke
Landrat des Kreises Euskirchen





1	Veranlassung
3	Methodisches Vorgehen
4	Mobilität älterer Menschen
5	Planungsraum Gemeinde Kall
8	SPNV-/ ÖPNV-Infrastrukturen
10	Kundenservice und Tarif
11	Wohnen
12	Einkauf und Besorgung
14	Gesundheitsversorgung
16	Seniorentreffen, Kirchen und Friedhöfe
17	Öffentliche Einrichtungen / Räume
20	Freizeit
21	ÖPNV
25	Fahrgast-Information
26	Tarifliche Anreize
27	Infrastrukturen
29	Marketing
31	Zusammenfassung / Empfehlungen
34	Impressum



K
A
L
L

Mit der Zielsetzung, die Auswirkungen demografischer und schulstruktureller Entwicklungen im Sinne angewandten Mobilitätsmanagements angebotsstrukturell, wirtschaftlich und praxistauglich aufeinander abzustimmen, initiierte die RVK 2007 das Projekt „Demografische Entwicklung und schüler- bzw. seniorengerechter Öffentlicher Nahverkehr“ (DESS ON).

In dem daran anknüpfenden RVK-Projekt „Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen“ (MoSiM 2008 / 2009) wurden speziell die Belange und Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV sowie für eine insgesamt sichere und barrierefreie Mobilität in zwei Referenzräumen – für den Rheinisch-Bergischen Kreis die Stadt Overath und für den Rhein-Sieg-Kreis die Stadt Rheinbach – detailliert untersucht und mobilitätssichernde Maßnahmen umgesetzt. Dazu zählt in Rheinbach u. a. die Einführung des „Stadhüpfers“, ein Busangebot das werktags im Stundentakt seniorenerlevante Einrichtungen und Ziele anbindet, sowie in Overath der Bau einer barrierefreien Haltestelle mit Wetterschutzeinrichtung vor dem Rathaus.



Bild 1: Rheinbacher Stadhüpfer

Die Gemeinde Kall im Kreis Euskirchen wurde als Referenzraum für ein weiteres MoSiM-Projekt ausgewählt und zwar aus folgenden Gründen:

- Aufgrund der siedlungsstrukturellen und topografischen Bedingungen ist die öffentliche Mobilitätssicherung und sichere Mobilität in der Gemeinde Kall mit besonderen Herausforderungen verbunden.
- Mit der Reaktivierung des Bahnhofs zu einem Mobilitätsdienstleistungszentrum (Information, Verkauf, Aufenthalt, interkommunale AST- und Taxi-Bus-Disposition usw.) wurde die öffentliche Mobilitätssicherung (Bus-Schiene-Verknüpfung) in der Gemeinde Kall bereits hervorgehoben. Die strukturelle und inhaltliche Kooperation mit der Eifeltouristik unterstreicht zudem die Bedeutung des Bahnhofs als ÖPNV-Tor zum Nationalpark Eifel und „Vogelsang ip“.
- Ebenso hat der Kreis Euskirchen erste explorative Untersuchungen zur Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels u. a. in der Gemeinde Kall durchgeführt.
- Schließlich stellt die Gemeinde Überlegungen zur Stärkung des Zentralortes an („Ab in die Mitte“), die ohne eine qualifizierte Infrastruktur zur Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität nicht denkbar sind.

Diese Voraussetzungen gilt es zu nutzen und mobilitätssichernd zu unterstützen.

Die Menschen sollen so lange wie möglich selbstbestimmt mobil bleiben. Das ist ein substanzieller Standortfaktor, der nicht nur ältere Menschen veranlasst, dort wohnen zu bleiben, sondern auch jüngere Menschen motiviert, dorthin zu ziehen, zumal die Bahnanbindung in die Kreisstadt bzw. nach Köln und Bonn den Wettbewerb mit dem Pkw nicht zu scheuen braucht.

Konzipiert wurden Maßnahmen zur barrierefreien Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität, die sich an den besonderen Anforderungen älterer Menschen orientieren und zugleich dem Postulat dauerhafter Finanzierbarkeit entsprechen. In der Zielsetzung einer weitgehenden Umsetzung können und sollen ähnlich strukturierte Kommunen von den Erfahrungen aus der Gemeinde Kall partizipieren.





Methodisches Vorgehen

Analog zu den methodischen Vorläufer-Projekten (MoSiM Overath und Rheinbach) wurden in der vorliegenden Untersuchung zunächst Recherchen und Untersuchungen vor Ort angestellt, um Aussagen zum Stand der Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität in der Gemeinde Kall treffen zu können.

Aufgrund der dispersen Raumstruktur und der anspruchsvollen Topografie wurde der Planungsraum in folgende fünf Teilräume untergliedert:

- 1: **Kall-Kernort, Golbach, Keldenich**, Straßbüsch, Anstois,
- 2: **Dottel, Scheven**, Wallenthal, Wallenthaler Höhe,
- 3: **Sötenich**, Rinnen, Urft, Steinfeld,
- 4: **Sistig**, Fronath, Steinfelderheistert, Gillenberg, Diefenbach,
- 5: **Krekel**, Benenberg, Roder, Rüth, Wahlen.

Die Untersuchung konzentriert sich auf Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern (fett gedruckt), wobei auch zu den kleineren Ortsteilen exemplarische Hinweise gegeben werden. Der Teilraum 5 repräsentiert dabei einen eher strukturschwachen Lebensraum mit besonderen Anforderungen an die Mobilität älterer Menschen.

Neben den Wegeinfrastrukturen bilden mobilitätssichernde Fahrtenangebote den Schwerpunkt der Analyse. Untersucht wurden die Zugänge zu den für ältere Menschen bedeutsamen Zielen in den Ortsteilen. Ferner wurden die kommunalen und verkehrlichen Daten zu Angebot, Information, Marketing, Tarif, Vertrieb, Service und Sicherheit ausgewertet.

Um die Mobilitätsorientierungen und Bedürfnislagen älterer Menschen in der Gemeinde Kall zu ermitteln, fanden in den Seniorentreffs im Kernort sowie in den Ortsteilen Sistig, Sötenich und Krekel Gruppendiskussionen mit insgesamt 78 SeniorInnen statt. Zudem wurden qualitative Interviews mit Ortsvorstehern sowie den Mitarbeitern der Kommunalverwaltung durchgeführt.

Als aktuelle verkehrlich wie städtebaulich relevante Untersuchungen bzw. Vorhaben wurden berücksichtigt:

- Die Einrichtung des Evangelischen Altenpflegeheims in Kall-Kernort, nebst dem angegliederten Bau von Wohneinheiten für Betreutes Wohnen sowie eines in Bau befindlichen Ärztehauses,
- die angestrebten Umbaumaßnahmen im Busbahnhofsumfeld zu einem Bürger-Zentrum Kall sowie
- die Hinweise aus dem Projekt „Kommunales Mobilitätsmanagement für SeniorInnen im Kreis Euskirchen“ des Kreises Euskirchen.

Mobilität älterer Menschen

Wie bereits in den Vorläufer-Untersuchungen beschrieben wird die Zielgruppe der älteren Menschen weniger qua Alter, als vielmehr über den Grad ihrer Mobilitätsbeeinträchtigung definiert.

Dass gerade im Alter die Nahraummobilität zu- und die Wegeentfernungen /-häufigkeiten abnehmen, ist offensichtlicher Bestandteil des Alterns. Betrachtet man die sich ändernden Mobilitätsorientierungen genauer, so treffen zumeist mehrere Bedingungsfaktoren aufeinander. Seien es gesundheitliche Beeinträchtigungen, verstorbene Lebenspartner, finanzielle Einschränkungen oder auch notwendige Umzüge, die den Lebensraum verändern. Entscheidend bleibt das Bedürfnis älterer Menschen, möglichst lange und selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Notwendige Voraussetzung ist die Mobilität. Dabei beginnen / enden alle aushäusigen Aktivitäten normalerweise zu Fuß. Insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen sind dabei auf Hilfsmittel, wie Gehstöcke, Rollatoren usw. angewiesen.

Für kurze Distanzen ist das Zu-Fußgehen die adäquate Mobilitätsform. Bei mittleren Distanzen kommt – sofern die gesundheitlichen und topografischen Voraussetzungen gegeben sind – das Fahrrad hinzu.

Ansonsten sind motorisierte Hilfsmittel erforderlich. Da insbesondere alleinstehende, ältere weibliche Menschen seltener über private Pkw verfügen, sind sie entweder auf die Mitfahrt bei anderen oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen. Dabei ist immer wieder festzustellen, dass private Mitfahrten nur bedingt funktionieren, weil man stets als Bittsteller in Erscheinung tritt. Für eine regelmäßige und selbstbestimmte Mobilität verbleibt allein der ÖPNV.





K
A
L
L

Die Gemeinde Kall liegt inmitten des südlichen Teils des Kreises Euskirchen.

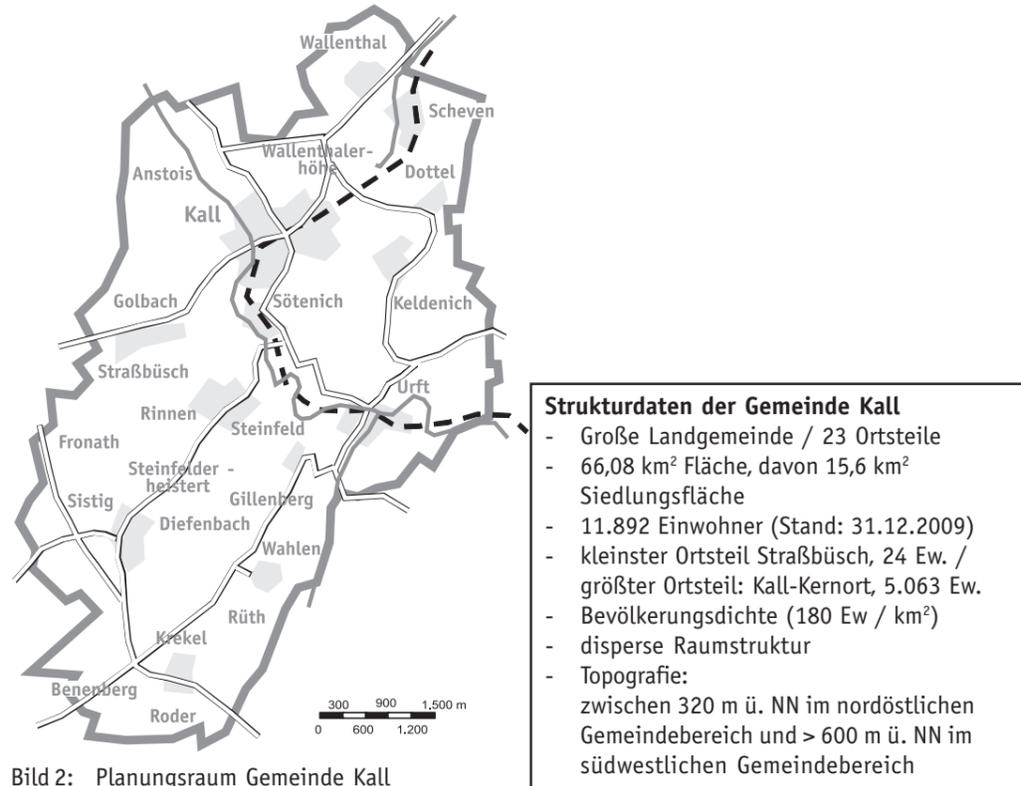


Bild 2: Planungsraum Gemeinde Kall

Die altersstrukturellen Entwicklungen bis 2025 werden für Kall als „durchschnittlich“ bezeichnet (Bertelsmannstiftung 2009):

- Das Durchschnittsalter bleibt im Prognosezeitraum konstant bei 46,6 Jahren,
- der Anteil der Kinder und Jugendlichen sinkt von 19,1% in 2007 auf 15,7% in 2025,
- der Anteil der über 65-jährigen steigt von 14,2% auf 18,0% und
- der Anteil der über 80-jährigen erhöht sich von 4,7% auf 6,8%.

Öffentlicher (Schiene-)Personennahverkehr

Legt man einen Haltestellenradius von 300 Metern zugrunde, so ist von einer insgesamt guten räumlichen Erschließung der Gemeinde Kall auszugehen. Defizite sind allerdings im Bereich „Keltenstr.“ (Kall-Kernort), in Kallerheistert sowie im Neubaugebiet „Grubenstr.“ zu verzeichnen.

Dass Busse und Bahnen gleichwohl zu selten fahren, ist ein stets wiederkehrender Kritikpunkt am ÖPNV, insbesondere in ländlich strukturierten Räumen. Dabei hat die in 2002 initiierte angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Neustrukturierung des ÖPNV mit Bussen und TaxiBussen im Kreis Euskirchen eine enorme Angebotsverbesserung bewirkt.

Grundgerüst ist nach wie vor die gute Bahnanbindung der Gemeinde Kall. Dabei werden die Haltepunkte „Kall Bf“ und „Scheven Bf“ in den Haupt- und Normalverkehrszeiten mindestens einmal stündlich durch die RE 12, RE 22 sowie die RB 24 bedient, der Bahnhof Kall in / aus Richtung Köln sogar zweimal stündlich. Der Bahnhof Urft hingegen nur alle 2 Stunden.

Eine starke Nachfrage erfährt die Bahnanbindung auf der Relation Kall – Euskirchen – Köln. Die Anschlussqualität Bus – Schiene ist insgesamt als gut zu bewerten. Lediglich die Übergänge mit dem Bus aus Richtung Anstois sowie aus Richtung Golbach sind bei Weiterfahrten mit der Regionalbahn nach Köln mit längeren Übergangszeiten (14 bzw. 22 Min.) belegt.

Im Weiteren sind die meisten Ortsteile der Gemeinde Kall durch ein vergleichsweise dichtes ÖPNV-Liniennetz erschlossen. Das Fahrtenangebot stellt sich wie folgt dar:

- Montags bis freitags im 60-Min.-Takt zumeist zwischen 06.00 Uhr und 19.00 Uhr bzw. 22.00 Uhr (Ergänzung durch zahlreiche „Schüler-Linienverkehre“),
- samstags im 60-Min.-Takt von 07.00 Uhr bis 14.00 Uhr / 24.00 Uhr,
- sonn-/ feiertags lediglich auf den Linien SB 82 sowie 829 im 60-/120-Min.-Takt

Auf den Linien 821, 826 und 835 werden überwiegend TaxiBusse eingesetzt.

Generell werden die Unübersichtlichkeit der Linie 835 (s. auch Nahverkehrsplan des Kreises Euskirchen 2005) sowie fehlende ortsteilverbindende Fahrtenangebote bemängelt.

Die TaxiBusse erfahren in Kall eine gute Nachfrage. Insgesamt 451 Personen nutzten TaxiBus-Fahrten auf den Linien 821 und 835 im September 2010; durchschnittlich 19 Fahrgäste am Tag. 96% der Fahrgäste haben als Start oder Ziel den Kernort, 48% fahren zum / vom Bf Kall. Die Nachfrage ist an Samstagen deutlich niedriger, die Nachfragerelationen bleiben gleich. Nahezu jede zweite TaxiBus-Fahrt findet in dem Zeitintervall zwischen 8.00 Uhr und 12.00 Uhr statt. Leider liefern die Daten keine Hinweise auf die Altersstruktur der TaxiBus-Fahrgäste. So sprechen die Daten „zunächst nur“ für eine gute Etablierung des Verkehrssystems und ob der zeitlichen Nachfrage für eine Inanspruchnahme durch Nicht-Berufstätige.

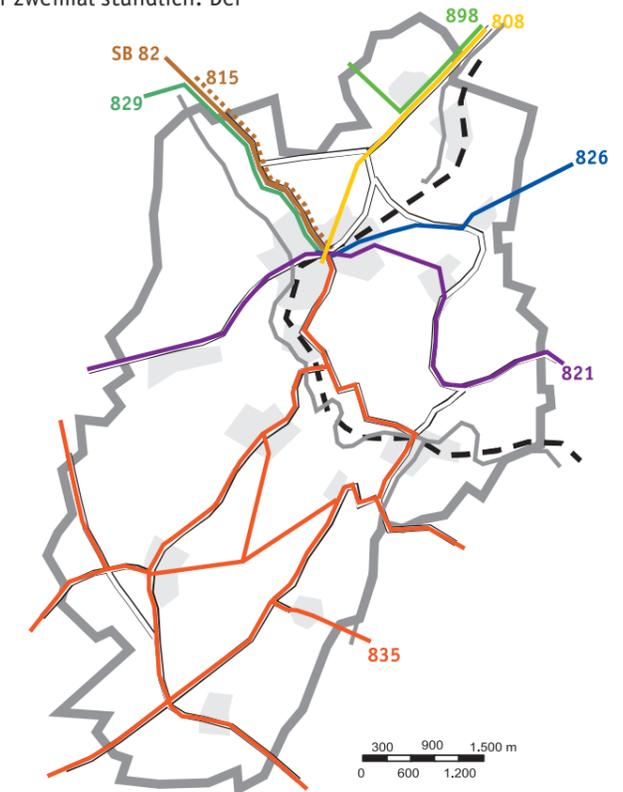


Bild 3: Liniennetz, Status quo



Zeitlich und räumlich ergänzend werden Anruf-Sammel-Taxi- (AST-) Fahrten angeboten. Der AST-Bedienungszeitraum liegt montags bis freitags zwischen 06.00 Uhr und 24.00 Uhr, samstags zwischen 07.00 Uhr und 24.00 Uhr und sonn-/feiertags zwischen 08.00 Uhr und 24.00 Uhr. AST-Fahrten werden in der Regel im 120 Min.-Takt angeboten. Das Gemeindegebiet ist in fünf AST-Bedienungsbereiche eingeteilt. Fahrten mit dem AST in Kall sind nur von den Außenorten nach Kall-Kernort und zurück möglich. Kleinere Ortsteile (z.B. Krekel) werden ausschließlich durch den AST-Verkehr erschlossen, wobei das Fahrtenangebot alle 120 Minuten besteht, der höhere Fahrpreis eine regelmäßige Nutzung aber kaum zulässt.

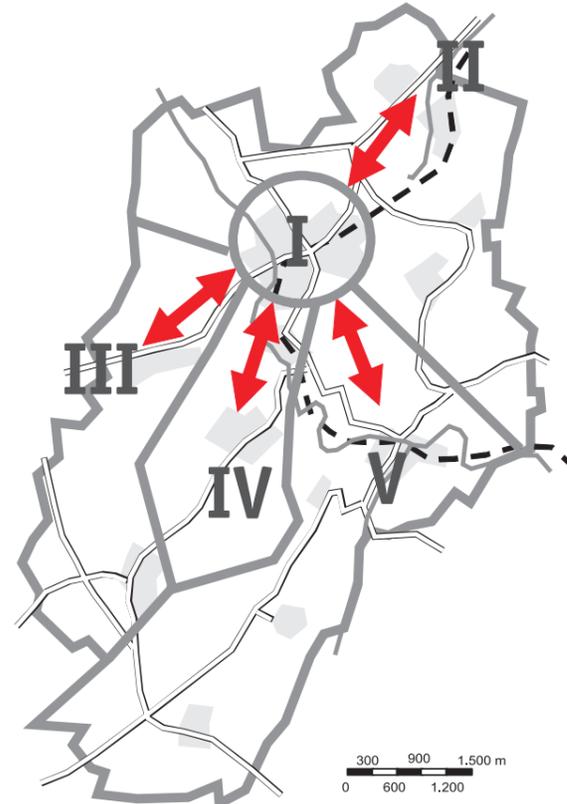


Bild 4: AST-Verkehr, Status quo

Aufgrund der Unterbindung von Parallelbedienungen ist der AST-Fahrplan nur schwer lesbar. Nahezu jede Fahrzeit ist mit einem Zusatzhinweis auf Ausschluss dieser Fahrzeit für einen ausgewiesenen Ortsteil versehen.

Im September 2010 nutzten montags bis freitags durchschnittlich 1,3 sowie samstags durchschnittlich 1,5 Fahrgäste je Tag den AST-Verkehr. Zeitlich konzentriert sich die Nachfrage auf den Abendverkehr nach 18.00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen sind je Fahrt durchschnittlich 3,5 Fahrgäste zu verzeichnen.

Ältere Menschen - so die Feststellung in den Befragungen - nutzen den AST-Verkehr nur selten. Als Gründe wurden die Verfügbarkeit über Pkw, fehlende Kenntnisse und Verständnisprobleme bei den z.T. existierenden Überlagerungen von TaxiBus- und AST-Angeboten angeführt. Vereinzelt sprachen sich SeniorInnen auch gegen die Nutzung eines „AST auf Kosten der Kommune“ aus, wohingegen TaxiBusse aufgrund der sichtbaren Nutzung durch Berufstätige und Schüler eine deutlich höhere Akzeptanz („... ist absolut notwendig“) erfahren.

SPNV-/ ÖPNV Infrastrukturen

Der Bahnhof in Kall-Kernort gilt als das „Herzstück der Nahverkehrserschließung“ im Schleidener Tal und als (einziger) leistungsfähiger ÖPNV-Zugang zum Nationalpark Eifel sowie zu „Vogelsang ip“.

In 2008 wurde das Bahnhofsgebäude durch die RVK erworben und aufwendig saniert. Im öffentlich zugänglichen Teil des Bahnhofsgebäudes befinden sich neben dem RVK-KundenCenter „EUmobil“ der Nationalpark-Informationspunkt, Bäckerei / Bistro sowie eine behindertengerechte Sanitäranlage. Die Aufenthaltsqualität ist durch die gelungene Renovierung hoch, die Zugänge zum Gebäude wie auch von dort auf die Bahnsteige sind barrierefrei. Gleiches gilt für eine großräumigere Betrachtung der Zu-/Abgangswege (Bereich Bahnhofstraße / Neuer Markt). Einzig die Absenkung einer Bordsteinkante unmittelbar am Bahnhofsgebäude fehlt noch.



Bild 5: Bahnhof Kall



Bild 6: DB-Wartehalle Bahnhof Kall

Im Besitz der Deutschen Bahn AG befinden sich neben den Gleisanlagen auch die Wartehallen nebst deren Ausstattungselementen. Besonders misslich stellt sich allerdings deren Zustand dar. Von Aufenthaltsqualität kann hier keine Rede sein. Seitens der befragten SeniorInnen wurde zudem darauf hingewiesen, dass der Fahrkartenautomat häufig defekt ist.

Schließlich ist der Mittelbahnsteig formal nur über die Unterführung sowie die zugehörigen Treppenaufgänge erreichbar. Die Unterführung bedarf dringend der gestalterischen Aufwertung.

Auch wird bereits im NVP des Kreises Euskirchen (2005) ein niveaugleicher Zugeinstieg (Anheben der Bahnsteige auf 76 cm) gefordert.



Bild 7: Zuwegung Bahnhof Scheven

Der DB-Haltepunkt „Scheven Bf.“ verfügt über denkmalgeschützte Wartehallen-Bereiche. Auch hier ist eine Aufwertung angeraten. Aktuelle Pressehinweisen zufolge wurde der Schevener Bf von einem Künstler gekauft, der dort mit Licht-Skulpturen im Außenbereich einen „Licht- und Klangbahnhof“ schaffen will.

Die Zugangswege zum Bahnbereich in Scheven sind befestigt und die Bahnsteige stufenlos erreichbar, allerdings sind diese bei schlechter Witterung kaum mehr nutzbar. Gleichmaßen wären dort Maßnahmen zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit (z. B. Beleuchtung) erforderlich.

Am DB-Haltepunkt in Urft existiert ein Fahrkartenverkauf an allen Wochentagen zwischen ca. 05.00 / 07.00 Uhr und 22.00 / 23.00 Uhr. Der Verkauf erfolgt in einer sogenannten Empfangshalle (beheizbarer Aufenthaltsbereich mit Sitzbänken), die darüber hinaus mit einem

Fahrkartenautomat ausgestattet ist. Auf der Gleisanlage befinden sich mehrere überdachte Aufenthaltsbereiche, die in ansprechender Form gestaltet sind. Die Zuwege zu den DB-Anlagen sind barrierefrei. Einzig der Aufenthaltsbereich in der Empfangshalle in Urft ist renovierungsbedürftig.

Die zentralen ÖPNV-Haltestellen in den Außenorten der Gemeinde Kall sind weitgehend barrierefrei erreichbar. An einigen Haltestellen sind noch geringfügige Bordstein- / Stolperkanten festzustellen (z.B. Haltestelle „Rinnen“).



Bild 8: Busbahnhof Kall

Der Busbahnhof in Kall bedarf der Überplanung (Erscheinungsbild und barrierefreie Gestaltung). Die derzeit von der Gemeinde Kall angestrebten Planungen zum Bürger-Zentrum bedingen eine Verlagerung und damit den Neubau des zentralen Busbahnhofs in Kall. Insofern kann diesbezüglich auf weitere Ausführungen verzichtet werden.

Kundenservice und Tarif

Das RVK-Kundencenter „EUmobil“ im Bf Kall ist montags bis freitags von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr, samstags von 08.00 Uhr bis 18.00 Uhr und sonn-/ feiertags von 09.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. Das Service- und Informationsangebot reicht von Fahrgastinformation und Fahrkartenverkauf bis hin zum Angebot an Eintrittskarten, Handy-Karten, Fanartikel, Wanderkarten, Ausflugstipps und Literatur.

Das ausnehmend gute Service-Angebot wird - korrespondierend zur vergleichsweise geringen ÖPNV-Nutzung - allerdings nur von wenigen der befragten SeniorInnen genutzt.

Offensichtlich bestehende Berührungspunkte zum ÖPNV wie auch die fehlenden Informationen zum TaxiBus und AST führten in allen besuchten Seniortreffen zu dem Wunsch, dort Informationsveranstaltungen anzubieten. Ein Ortsvorsteher regte an, eine generationsübergreifende Veranstaltung zum ÖPNV im Bürgerhaus zu organisieren.



Bild 9: EUmobil / Nationalpark-Infopunkt



Bild 10: AST-Abfahrtstelle Gartenstraße

Das ÖPNV-/ SPNV-Fahrtenangebot ist in dem Fahrplanbuch „Hellenthal - Kall - Schleiden“ dokumentiert. Wenngleich sich hier in übersichtlicher Form das gesamte Fahrtenangebot präsentiert, so genügen die verwendeten Schriftgrößen offensichtlich nicht den Anforderungen älterer (sehschwacher) Menschen.

Wohl auch deshalb ist auf die Bemühungen des Kreises hinzuweisen, eine seniorenrechtliche Fahrgastinformation für die kreisangehörigen Kommunen mit Informationen zum TaxiBus und Anruf-Sammel-Taxi neu aufzulegen. Auch hat der Kreis Euskirchen die AST-Fahrplanaushänge in der Gemeinde Kall im Hinblick auf Lesbarkeit und Übersichtlichkeit verbessert.

Neben den „normalen“ Tarifangeboten des VRS wird älteren Menschen das Aktiv60-Ticket offeriert, über das jedoch derzeit insgesamt nur fünf Kaller BürgerInnen verfügen.



Wohnen

Insgesamt ca. 11.892 Einwohner leben in Kall, davon sind 2.262 über 64 Jahre (ca. 19%). In den übrigen Ortsteilen variiert der Anteil zur jeweiligen Wohnbevölkerung zwischen 18% und 21% (Gemeindedaten, 31.12.2009).

Zwei Wohneinrichtungen für ältere Menschen sind im Kernort gelegen:

- Evangelisches Alten- und Pflegeheim (EVA) mit 20 Pflegeplätzen sowie angegliedert 15 Eigentumswohnungen für Betreutes Wohnen am Neuen Markt,
- „Haus Baden“ in der Auelstraße.

Die Seniorenresidenz „Haus Rita“ liegt im Ortsteil Keldenich. Aufgrund der hohen Pflegebedürftigkeit der Bewohner sind (selbständige) aushäusige Aktivitäten kaum bedeutsam. Gleichwohl ist die Erreichbarkeit für Besucher und Personal über die Linie 821, Haltestelle „Keldenich Post“ gewährleistet.



Bild 11: Evang. Alten- und Pflegeheim

Das EVA sowie die angegliederten Wohneinheiten liegen unmittelbar im Kernort mit fußläufiger Entfernung zur Hauptstraße von ca. 150 m. Der Bahnhof sowie der Busbahnhof an der Hauptstraße sind über einen Fußweg von ca. 250 m erreichbar.

„Haus Baden“ ist etwa 700 m von der Hauptstraße entfernt. Die nächstgelegene Haltestelle „Hauptstraße“ liegt auf der Auelstraße vor der Hauptschule. Das Fahrtenangebot beschränkt sich allerdings auf die Belange des Schülerverkehrs und die möglichen AST-Fahrten führen von dort nur in die außen liegenden Ortsteile, nicht aber zu anderen, für SeniorInnen bedeutsamen Zielen im Kernort.

Einkauf und Besorgung

Die Mehrzahl der Einkaufsstätten in der Gemeinde Kall konzentriert sich auf den Kernort. Sie liegen in zentraler Ortslage an der bzw. um die Hauptstraße sowie im Gewerbegebiet 1 am Siemensring.

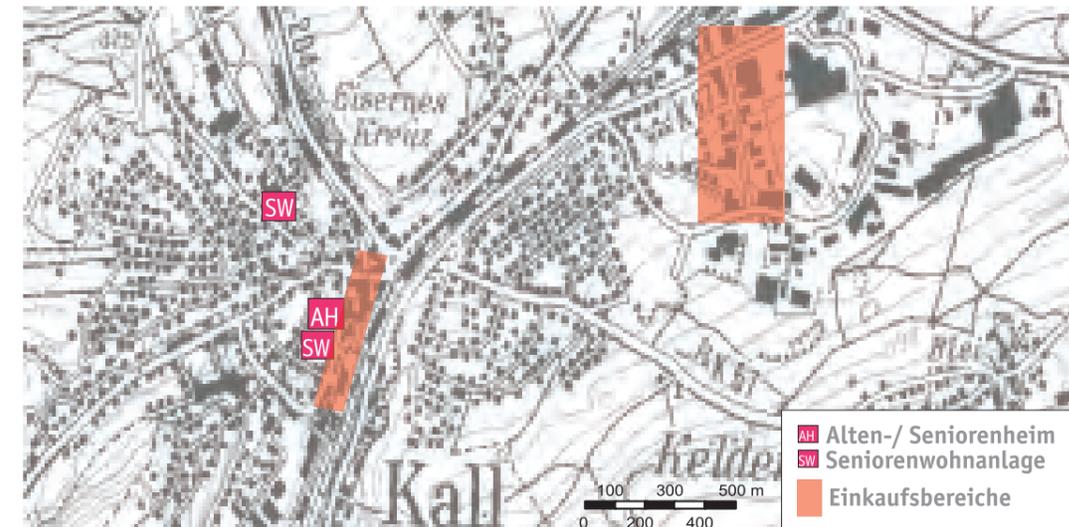


Bild 12: Lage der Seniorenwohnanlagen und der Einkaufsbereiche

Die Einkaufsmöglichkeiten im Bereich der Hauptstraße sind für ältere Menschen aus der Wohnanlage am Neuen Markt fußläufig gut erreichbar. Bewohner des „Haus Baden“ monierten allerdings den „weiten Fußweg von ca. 1 km“ zum TOOM-Markt. Insbesondere bei größeren Einkäufen sei dieser nur schwer zu bewerkstelligen. Ein öffentliches Verkehrsangebot existiert auf dieser Relation nicht.

Die befragten Besucher des Seniorentreffs im Kernort berichteten, dass sie ihren Versorgungsbedarf in Kall gut abdecken können; Großeinkäufe im Gewerbegebiet jedoch an die Verfügbarkeit eines Pkw gebunden seien. Die Entfernung von Kall-Mitte (Referenzpunkt Bahnhof) zum Gewerbegebiet 1 beträgt ca. 1,5 km, wobei die rd. 50 m Höhenunterschied durch das Fahrtenangebot der Linie 821 nivelliert werden. Dabei sind die Discounter im Gewerbegebiet 1 vom Kernort aus an Werktagen zwar stündlich durch die Linie 821 erreichbar, allerdings verwiesen die befragten SeniorInnen auf die „unglückliche Lage“ der Haltestellen am Siemensring („Siemensring“ und „Siemensring / NEW“).

Um den Kernort zu stärken und den Belangen älterer Menschen entsprechen zu können, ist die Ansiedelung weiterer Einzelhandelsunternehmen in dem geplanten „Bürger-Zentrum“ (Bahnhofsvorplatz) vorgesehen.



In den Außenorten < 500 Einwohner sind keine stationären Nahversorgungsangebote mehr vorhanden. Dies gilt auch für die Ortsteile Scheven, Keldenich und Golbach. Wohl aufgrund der mangelhaften Versorgungslage gerade in ländlichen Randlagen etablieren sich wieder mobile Angebote mit „Lebensmitteln auf Rädern“ (Frischdienste mit Molkereiprodukten, Backwaren usw.). Zumeist fahren diese Lieferdienste einmal pro Woche in die Orte. Drei- bis viermal / Woche werden zudem „frische Backwaren“ in den Ortsteilen offeriert.

Im Ortsteil Sötenich befinden sich eine Metzgerei und eine Bäckerei; im Ortsteil Sistig zwei kleine Supermärkte, eine Metzgerei und eine Bäckerei.

Über die mobilen Lieferdienste bzw. noch bestehenden Versorgungsangebote werden kleinere Einkäufe je nach Bedarf vor Ort vorgenommen und Großeinkäufe (einmal wöchentlich) bei den Discountern im Kernort oder in den Nachbargemeinden getätigt. Ob der zum Teil weiten Entfernungen zu den Geschäften nutzen die älteren Bewohner der Außenorte, die nicht mehr über Pkw verfügen, familiäre bzw. nachbarschaftliche Fahrdienste.

Dabei bestehen an Werktagen mindestens einmal stündlich ÖPNV-Fahrtenangebote mit Bussen oder TaxiBussen zum / vom Bahnhof in Kall. Bewohner der Ortsteile Golbach und Keldenich können zudem mit der Linie 821 direkt die Discounters im Gewerbegebiet 1 erreichen. Aus / in andere(n) Ortschaften ist der Umstieg am Bf Kall erforderlich. In Zeiten und Räumen, in denen kein Linienverkehrsangebot verfügbar ist, bestehen von den Außenorten auch AST-Fahrtenangebote direkt zu den Einkaufsstätten im Kernort und im Gewerbegebiet 1.



Gesundheitsversorgung

Die Dichte der ärztlichen Versorgung hat im ländlichen Raum in den letzten Jahren stark abgenommen. Prognostiziert wird, dass in den kommenden zehn Jahren jeder dritte Hausarzt aus Altersgründen seine Praxis aufgibt. Um den (haus-) ärztlichen Notstand abzuwenden, wurden seitens der NRW-Landesregierung im Jahr 2009 Förderprogramme bzw. Anreizsysteme zur Ansiedlung junger Ärzte auf dem Land initiiert. Denn „gute Ärzte vor Ort“ sind gerade für ältere Menschen (die öfter und länger krank sind als junge) von besonderer Bedeutung, oft sogar Entscheidungskriterium für ein „Verbleiben können“ am Ort.

Ein recht breites Angebot an ärztlichen Einrichtungen existiert im Kernort. Nahezu alle Praxen wie auch Apotheken liegen in der Bahnhofstraße, der Aachener Straße bzw. Weiherbenden. Die beiden Apotheken liefern Medikamente auf Anfrage auch nach Hause.

In den Seniorentreffs wurde jedoch das Fehlen einer Augenarzt- sowie einer Orthopädiepraxis beklagt. Derzeit bedingen entsprechende Arztbesuche Fahrten nach Mechernich und Schleiden.

Das in Planung befindliche Ärztehaus am „Neuen Markt“ soll diese „Lücken“ schließen. Auch bestehen bereits Anfragen zu Arztpraxen in dem geplanten Bürger-Zentrum.



Bild 13: Gesundheitsversorgung Kall-Kernort



Aufgrund partieller räumlicher Erschließungsdefizite im Kernort (Wohnbereichen im westlichen Teil um die AST-Haltestelle „Amselweg“) erweist sich die Erreichbarkeit der Arztpraxen im Umfeld des Bf Kall für mobilitätsbeeinträchtigte ältere Menschen als schwierig. Dasselbe gilt für die älteren Bewohner in Kallerheistert, die zu ihren Ärzten zwar „nur“ 1,0 km und 1,5 km Distanz zurücklegen, dabei aber Höhenunterschieden von bis zu 50 m überwinden müssen.

Demgegenüber können die Bewohner der meisten anderen Außenorte die Arztpraxen im Umfeld des Bahnhofs in Kall mit öffentlichen Verkehrsmitteln und geringen Fußwegen gut erreichen. Die partiell mögliche Nutzung des AST aus den Außenorten bietet gar den Komfort, bis unmittelbar vor die Praxen gefahren zu werden.

Ein Krankenhaus gibt es in der Gemeinde Kall nicht. Nächstgelegene sind die Krankenhäuser in Mechernich, Euskirchen und Schleiden.

Das Kreiskrankenhaus Mechernich (Haltestelle Stiftsweg) kann mit der Linie 826 umsteigefrei in ca. 30 Minuten erreicht werden; werktäglich etwa im Stundentakt. Darüber hinaus bestehen Verbindungen über die Regionalbahnen mit Anschlussfahrten der Linien 808 bzw. 810 am Bf. Mechernich (Gesamtfahrtzeit ca. 10 bis 15 Min., montags bis samstags im 60-Min.-Takt) sowie über die Linie 821 bis Nettersheim-Zingsheim und Weiterfahrt mit der Linie 830 nach Mechernich, Stiftsweg (Fahrtzeit ca. 45 Min.; montags bis samstags ebenfalls im 60-Min.-Takt). Sonntags ist das Kreiskrankenhaus zumindest alle zwei Stunden erreichbar. Die Fahrtzeit vom Bahnhof in Kall bis zum Marienhospital in Euskirchen beträgt via Regionalbahn mit Umstieg auf die Linie 871 ca. 40 bis 55 Minuten (montags bis freitags zweimal stündlich, samstags / sonntags alle 60 Minuten).

Das St. Antonius-Krankenhaus in Schleiden ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln wegen seiner peripheren Lage nicht erreichbar.

Seniorentreffen, Kirchen und Friedhöfe

Insbesondere für hochaltrige Menschen - so die aktuelle Forschung - sind die zumeist über kirchliche Träger organisierten Seniorentreffs und Altentagesstätten wichtig. Seniorentreffen finden im Kernort sowie in den Ortsteilen Krekel, Sistig, Sötenich und Steinfeld statt. Die SeniorInnen der katholischen St. Nikolaus-Gemeinde treffen sich wöchentlich; die Teilnehmer des Frauentreffs der evangelischen Pfarrgemeinde im Kernort wie auch die der Seniorentreffs in den Außenorten einmal im Monat.

Zum Seniorentreff der Pfarrgemeinde St. Nikolaus kommen Bewohner der Ortsteile Kall-Kernort, Keldenich, Anstois und Golbach. Den Beginn des Seniorentreffs leitet ein Gottesdienst in der Kirche St. Nikolaus um 15.00 Uhr ein. Im Anschluss daran findet das Seniorentreffen im angegliederten Pfarrgemeindegebäude statt.

Die fußläufige Erreichbarkeit ist über die Aachener Straße, Weiherbenden, Vogtbesch als nur eingeschränkt barrierefrei und / oder den Treppenaufgang vom Neuen Markt als nicht barrierefrei einzustufen. Neben den zu bewältigenden Höhenunterschieden sind Teile der Gehsteige auf den genannten Straßen z. B. nicht ausreichend breit ausgebaut oder es fehlen – für Rollstuhlfahrer – Absenkungen.

Für den evangelischen Frauentreff der Trinitatis-Kirchengemeinde, der einmal monatlich in der Aachener Straße, vorrangig von älteren Frauen besucht wird, gelten gleiche Aussagen.

Mit der Linie 821 besteht eine zeitgerechte Anbindung für den Ortsteil Golbach, adäquate Fahrtmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus den Ortsteilen Keldenich und Anstois fehlen jedoch.

Zum Seniorentreff im Pfarrheim St. Matthias in Sötenich (An der Hardt) kommen Bewohner der Ortsteile Sötenich, Rinnen und Urft.

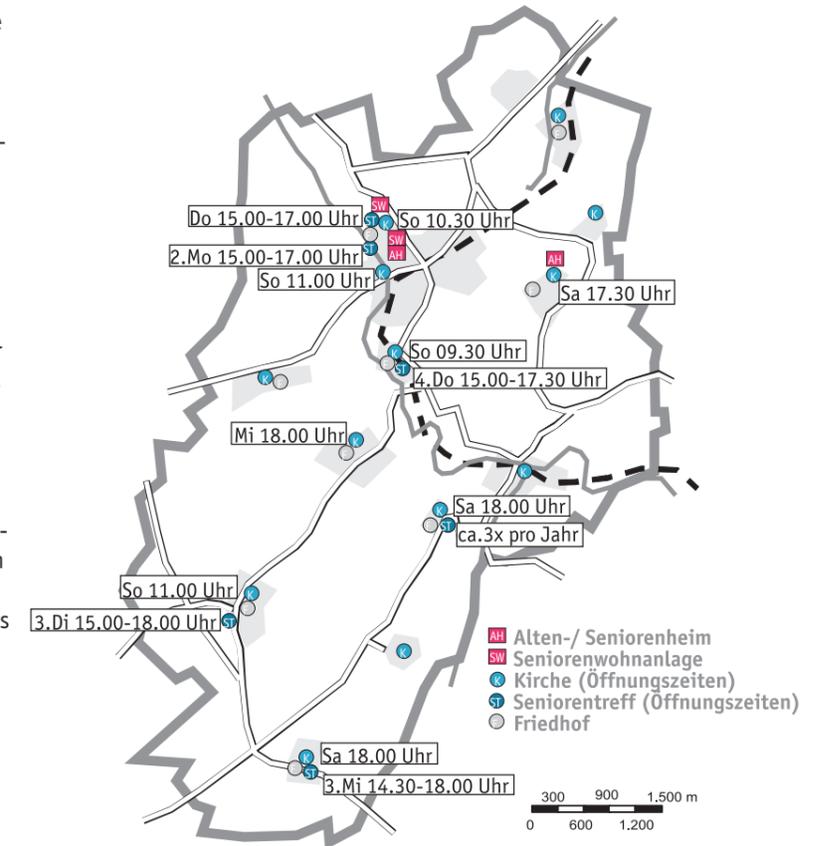


Bild 14: Gottesdienst- und Seniorentreffzeiten



Ein barrierefreier Zugang zum Seniorentreff Sötenich ist gewährleistet. Allerdings müssen auch hier die Ortsteilbewohner nicht unerhebliche Höhenunterschiede und Fußwegdistanzen bewerkstelligen. Ausschließlich die SeniorInnen aus Rinnen können mit der Linie 835 bis zur Haltestelle „Sötenich Post“ anreisen. Hierzu gibt es später allerdings keine Rückfahrmöglichkeit.

Aus Richtung Urft besteht mit der Linie 835 kein zeitgerechtes Fahrtenangebot. AST-Fahrten zwischen den Ortsteilen Sötenich und Rinnen sowie Urft sind ausgeschlossen.

Die Veranstaltungen des Seniorentreffs St. Stephanus in Sistig finden aufgrund von Bauarbeiten übergangsweise im Bürgerhaus Sistig statt.

Ein barrierefreier Zugang zum Bürgerhaus wie auch zur Kirche ist gewährleistet. Allerdings beklagten die befragten älteren Menschen die zum Teil schlechten Gehwege bzw. Gehwegoberflächen im Ort.

Die in unmittelbarer Nähe liegende Haltestelle „Sistig Kirche“ ist barrierefrei zu erreichen. Zu den Veranstaltungszeiten des Seniorentreffs wird die Relation nicht bedient.



Bild 15: Haltestelle Sistig Kirche

Ältere Menschen aus den Ortsteilen Krekel, Benenberg und Roder besuchen den Seniorentreff im Pfarrheim St. Barbara in Krekel. Das Pfarrheim liegt gegenüber der Kirche und ist (von den Bewohnern nördlich der Ahrstraße / B 256) fußläufig gut erreichbar.

Die SeniorInnen, die südlich der Ahrstraße wohnen, monierten eine fehlende Querungshilfe zwischen dem Fußweg entlang des Pfarrheims und der jenseits der Ahrstraße einmündenden Straße zum Friedhof.

Des Weiteren fehlen Bordsteinabsenkungen am Fußweg zur Kirche / zum Pfarrheim / Einmündung Ahrstraße für Personen, die auf eine Gehhilfe oder einen Rollstuhl angewiesen sind.



Bild 16: Fußweg zur Kirche / zum Pfarrheim in Krekel

Zwischen den Ortsteilen Benenberg – Krekel (und Rüth) werden keine Direktfahrten im ÖPNV offeriert. Die aus den umliegenden Ortschaften kommenden älteren Menschen müssen insofern auf (Mit-)Fahrten in privaten Pkw zurückgreifen.

Zwölf Ortsteile Kalls sind durch Kirchenbauwerke geprägt, in acht Kirchen werden turnusmäßig Gottesdienste abgehalten.

Der Zugang zu den Kirchen ist weitgehend barrierefrei. Aufgrund der z.T. exponierten Lagen einiger Kirchen bestehen breite Zugangsrampen /-wege. An einigen Kirchen (z. B. Scheven) sind an den Eingangstüren mehrere Stufen bzw. auch (nur) Einzelstufen vorhanden. Im Ortsteil Krekel wurde diese Situation durch eine von Jugendlichen (Initiative des Ortsvorstehers) gebaute Rampe entschärft. Durch die nähräumliche Lage der Kirchen zu den Pfarrgemeinderäumen, sind sie ebenfalls barrierefrei erreichbar.

Mehrheitlich finden die Gottesdienste an Wochenenden (samstagabends, sonntagvormittags) statt (Ausnahme: Im Ortsteil Rinnen am Mittwochabend). Auf den Linien 821 und 835 enden die Fahrtenangebote jedoch samstags gegen 14.00 Uhr, sonntags finden keine Fahrten statt. Auch der ergänzende AST-Verkehr sieht eine Bedienung der Außenorte untereinander nicht vor. Insofern besteht derzeit keine Möglichkeit die Gottesdienste mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

In neun Ortsteilen sind Friedhöfe vorhanden, nicht jedoch in Urft und Wahlen und allen anderen Ortsteilen mit weniger als 200 Einwohnern. Die Friedhöfe sind nahezu alle barrierefrei erreichbar. Zugangsprobleme resultieren an einigen Stellen allerdings aus der Topografie.

Die beiden Friedhöfe im Kernort liegen an der Aachenerstraße sowie in Kallerheistert (Pfarrer-Reinartz-Str.). Der Friedhof „Aachenerstr.“ wird nicht mehr belegt und ist ausschließlich über eine Treppe begehbar. Der Friedhof in Kallerheistert ist nicht an den ÖPNV angebunden.



Öffentliche Einrichtungen / Räume

NRW soll seniorenfreundlicher werden – so die Medienberichterstattung Ende Oktober 2010. Gesundheitsministerin Steffens will einen Kriterienkatalog für die „seniorenfreundliche Gemeinde“ erarbeiten, der alle Bordsteine, Ampelanlagen, Aufzüge und Rolltreppen, wie auch die Umstiege im Nahverkehr auf den Prüfstand stellt.

Dem versucht man in vielen Kommunen bereits gerecht zu werden. So lassen sich auch in der Gemeinde Kall zahlreiche Bestrebungen um eine seniorenfreundliche und barrierefreie Mobilitätssicherung erkennen:



Bild 17: Eingang Rathaus Kall



Bild 18: Kall Post



Bild 19: Gemeindebücherei

Das Rathaus ist ebenerdig zugänglich und verfügt über einen Aufzug. Allerdings öffnet die innenliegende Glastüre fluchtgerecht nach außen; sie von außen zu öffnen, erweist sich für Menschen mit Mobilitätshilfen als durchaus schwierig. Dasselbe gilt für die Überwindung der geringfügigen Kante am Eingang des im angrenzenden Gebäude befindlichen Bürgerbüro. Hinsichtlich der innenliegenden Rathhaustüre ist zumindest eine schwächere Federspannung in der Schließung, besser noch die Installation einer elektromotorischen Türöffnung zu erwägen. Das Problem des Bürgerbüro-Zugangs wird spätestens mit der Ausgliederung in das geplante Bürgerzentrum obsolet.

Die Eingänge zu weiteren Einrichtungen, wie Post, Sparkasse, Bürgerhaus usw. sind angerampelt bzw. ebenerdig.

Der Eingang zur Gemeindebücherei ist barrierefrei. Hinzuweisen ist auf das Projekt „Senioren-Bücher-Taxi“, das gemeinsam von der Hauptschule und der Bücherei angeboten wird. Hier liefern Schüler, die sich im Rahmen eines Wahlpflichtbereichs „Soziales Lernen“ / Jahrgangsstufe 9 verpflichten, Bücher mit einem schuleigenen Mofa an interessierte ältere Menschen aus. Mittlerweile zählt der regelmäßige Kundenkreis etwa 11 Personen, die „absolut dankbar für diesen Service sind“ (Aussage eines Bücherei-Mitarbeiters).

Im Kernort ermöglichen abgesenkte Bordsteine die sichere Mobilität auch mit Rollstühlen und Rollatoren.

Gut ausgebaute Querungshilfen an stark befahrenen Straßen, wie z. B. die Bahnhofstraße in Kall zählen zu den Selbstverständlichkeiten der Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität, ...



Bild 20: Fußgängerüberweg Bahnhofstraße



Bild 21: Fußgängerbrücke vom „Neuen Markt“ zur Bahnhofstraße

... ebenso wie barrierefreie Wege zum Einkaufsbereich in der Bahnhofstraße sowie zum Rathaus.



Handlungsbedarf besteht jedoch (noch) in folgenden Bereichen:



Bild 22: Hallenbad

Der Zugang zum Hallenbad ist nur über eine Treppe möglich. Einmal wöchentlich wird ein Schwimmangebot explizit für ältere Menschen angeboten. Das Hallenbad liegt etwa 600 m von der Bahnhofstraße / „Neuen Markt“ entfernt und ist über eine AST-Abfahrtstelle an das öffentliche Verkehrsangebot angeschlossen.

Der Zugang zum DRK-Gebäude („Die Tafel“) ist nicht barrierefrei.



Bild 23: Altes Schulgebäude Hindenburgstraße



Bild 24: Zugestellter Bürgersteig Bahnhofstraße

In den Außenorten Dottel, Golbach, Krekel, Sistig und Sötenich sind die Bürgerhäuser nicht barrierefrei zugänglich.

Vielfach wird die Nutzung der Bürgersteige durch Pkw und / oder Werbetafeln etc. behindert.

Vor dem Rathaus befindet sich ein kleiner – in Teilen auch begrünter – Platz. Ob der „fehlenden Geschäftigkeit“ wird dieser aber offensichtlich kaum in Anspruch genommen. Derselbe Sachverhalt begründet umgekehrt die hohe Frequentierung des Cafes am TOOM-Markt durch ältere Menschen.

Von besonderem Interesse für ältere Menschen sind die Aquafitness-Kurse in der Eifelhöhenklinik Marmagen. Diese werden dienstags bis freitags in den Abendstunden durchgeführt. Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit der Eifelhöhenklinik mit den Linien 835 und 820 gegeben. Allerdings finden die Kurse zumeist in den Abendstunden (Di – Fr) statt, so dass nur die Hinfahrten bis ca. 18.30 Uhr möglich sind, Rückfahrmöglichkeiten bestehen nicht.

Im Weiteren wurden als Freizeitziele bzw. -veranstaltungen von den befragten SeniorInnen angeführt:

- Konzerte im Kloster Steinfeld,
- Cafes und Geschäfte in Gemünd und Bad Münstereifel sowie
- kulturelle Veranstaltungen in Köln, Bonn und Euskirchen.

Die Kirche im Kloster Steinfeld ist barrierefrei zugänglich. Die Orgelkonzerte (-vespern) finden vorrangig an Werktagen ab 20.00 Uhr bzw. an Sonntagnachmittagen statt. Die Veranstaltungszeiten korrespondieren nicht mit den Fahrzeiten der Linie 835.

Der Ortsteil Gemünd ist mit Bussen ab Kall Bf gut erreichbar. Nach Bad Münstereifel bestehen gleichermaßen gute Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, allerdings nicht umstiegsfrei.

Über die Regionalbahn-Anbindung von Kall besteht eine ausnehmend gute Anbindung in / aus Richtung Köln. Von einigen der befragten älteren Menschen wurde allerdings moniert, dass samstags die letzte Rückfahrmöglichkeit ab Köln um 22.05 Uhr besteht, Kulturveranstaltungen aber meist erst dann oder später enden.





K
A
L
L

Die Beseitigung der zuvor aufgezeigten Behinderungen barrierefreier Fußwege in der Gemeinde Kall ist als „selbstverständliche“ kommunale Aufgabe zu begreifen. Dass das nur schrittweise - möglichst im Kontext verbundener Baumaßnahmen - geschehen kann, ist gleichermaßen klar. Dasselbe gilt für die - wenn auch angesichts der Topografie nachrangigen - Radverkehrsinfrastrukturen. Im Sinne einer insgesamt barrierefreien Gemeinde sollten die privaten Haus- und Grundbesitzer angeregt werden, für ungehinderte Zugänge zu den Gebäuden zu sorgen.

Für die weiteren Distanzen einer selbst bestimmten Alltagsmobilität sowie zur Überwindung der Höhenunterschiede in der Gemeinde Kall bedürfen nicht nur ältere Menschen einer funktionierenden Alternative zum motorisierten Individualverkehr, d.h. weiter verbesserter ÖPNV-Angebote und -Infrastrukturen.

Zur Verbesserung der ÖPNV-Fahrtenangebote wurden drei Konzeptvarianten erarbeitet. Aufgrund der vielfältigen Wohnstandort- und Versorgungskonzentrationen beziehen sich die ersten beiden Varianten auf den Kernort.

Einführung eines AST-Bedienungsbereichs Kall-Kernort

Um die aufgezeigten Erschließungsdefizite zugunsten der Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität älterer Menschen im Kernort zu beseitigen, zielt die erste Variante auf die Möglichkeit, AST-Fahrten auch innerhalb des Kernorts anzubieten (Einrichtung eines entsprechenden Bedienungsbereichs). Dazu wären auch AST-Abfahrtstellen einzurichten bzw. zu verlegen (s. Infrastrukturen).



Die Abfahrtszeiten sollten sich zunächst an den derzeitigen AST-Fahrplänen für den Kernort orientieren.

Dem Vorteil der Zu-Haus-Bedienung steht allerdings der im Vergleich zum Linienverkehrstarif höhere AST-Fahrpreis (3,40 € je Erwachsenem / Fahrt) gegenüber. Auch würden die offensichtlichen Verständnisprobleme bei überlagerten Angeboten mit unterschiedlichen ÖPNV-Betriebsformen aufrechterhalten.

Einrichtung einer neuen TaxiBus-Linie

Alternativ zum erweiterten AST-Angebot im Kernort kommt die Einrichtung einer zusätzlichen TaxiBus-Linie in Betracht. Diese Linie würde die bereits ausgewiesenen seniorenrelevanten Ziele sowie die derzeit ausschließlich im AST-Verkehr bedienten Wohnbereiche (z.B. um den Amselweg) erschließen. Die Haltestellenstruktur wäre zu ergänzen bzw. bestehende AST-Abfahrtstellen umzurüsten oder - dem Linienverlauf angepasst - zu verlegen. Dasselbe gilt hinsichtlich der notwendigen kommunikativen Vermittlung in der Zielgruppe älterer Menschen.

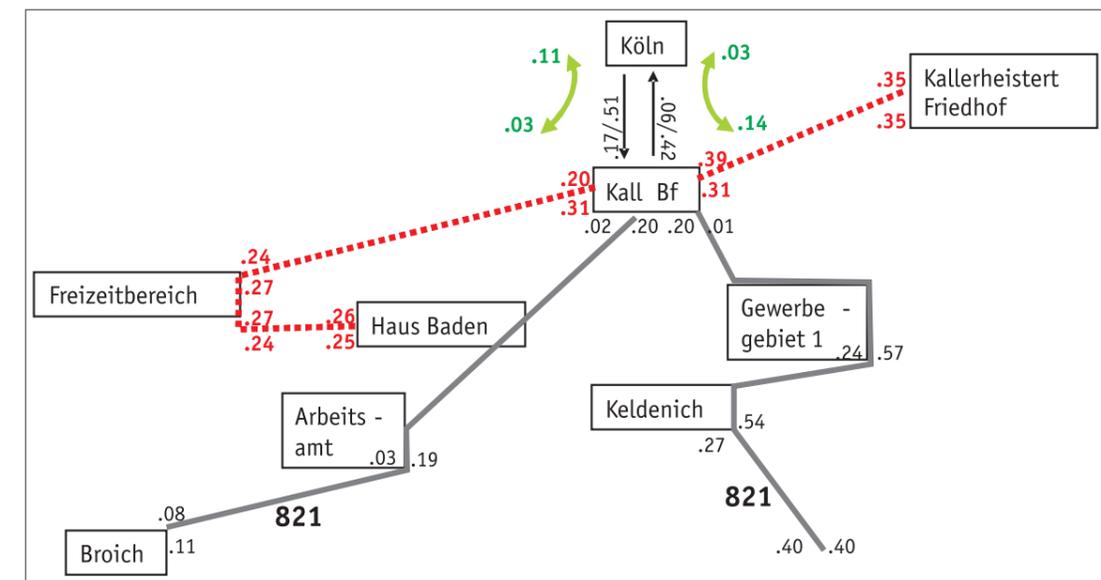


Bild 25: Neue TaxiBus-Linie Kall-Kernort / Fahrplanskizze

Eine Fahrt mit dem TaxiBus im Kernort läge im Kurzstrecken-Bereich bei 2,60 € / Erwachsener; Zeitkarteninhaber sowie freifahrtberechtigte Schwerbehinderte würden nur 1,00 € bezahlen.

Das Defizit der fehlenden Zu-Haus-Bedienung kann durch die Einrichtung zusätzlicher TaxiBus-Haltestellen (vor zielgruppenrelevanten Einrichtungen) weitgehend kompensiert werden.

Die Fahrplanzzeiten sollten sich zum einen an den Öffnungszeiten der seniorenrelevanten Einrichtungen und zum anderen an anschlussicheren Übergängen zu / von weiterführenden Linien orientieren.



Neustrukturierung der TaxiBus- und AST-Angebote

Um die Möglichkeiten einer selbstbestimmten Alltagsmobilität auch für die älteren Menschen in den Außenorten zu verbessern, ist eine Neustrukturierung des gesamten ÖPNV in der Gemeinde angeraten. Im Sinne der gebotenen Einfachheit und Begreifbarkeit sieht die diesbezügliche dritte Konzeptvariante eine stringente zeitliche und räumliche Trennung der ÖPNV-Betriebsformen vor. Demgemäß konzentriert sich der Ersatz von Bussen und TaxiBussen auf die Haupt- und Normalverkehrszeiten (in der ländlichen Region typischerweise montags bis freitags von ca. 06.00 Uhr bis ca. 19.00 Uhr sowie samstags bis ca. 14.00 Uhr). In den Schwachverkehrszeiten (montags – freitags abends, samstags nachmittags und abends sowie an Sonn-/ Feiertagen ganztägig) fahren Linienverkehre nur noch auf nachfragestarken Achsen. Von zentralen Verknüpfungspunkten obliegt die Erschließungsleistung dann dem AST-Verkehr.

Mo - fr	Sa	So
04:30		
Taxi 05:30		
Bus 06:30		
Bus 07:25	07:30	
08:17	08:30	
09:30	09:30	09:30
10:30	10:30	10:30
11:30	11:30	11:30
12:30	12:30	12:30
13:40	13:30	13:30
14:35	14:30	14:30
15:30	15:30	15:30
16:30	16:30	16:30
17:25	17:30	17:30
18:20	18:30	18:30
19:30	19:30	19:30
AST 20:30	20:30	20:30
21:30	21:30	21:30
22:30	22:30	22:30
23:30	23:30	22:30
0:30	0:30	0:30

Bild 26: Angebotssystematik

Die Nachfragedaten des TaxiBus zeigen, dass sich diese Betriebsform im Kreis Euskirchen etabliert hat. In Ergänzung – insbesondere für im Freizeitbereich angesiedelte Fahrten – ein AST vorzuhalten, rundet das Angebot ab.

Dies bedingt eine komplette Neustrukturierung der Linien- und AST-Verkehrsangebote in der Gemeinde Kall. In diesem Zusammenhang wäre auch das komplexe Gefüge der Linie 835 aufzugliedern in mehrere separate (TaxiBus-) Linien.

So würde das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Kall an das im Kreis Euskirchen vorherrschende ÖPNV-Bediennungsstrukturniveau angeglichen.

Eine solche Neustrukturierung muss allerdings auch (politisch) gewollt sein. Nimmt man die Erhaltung attraktiver Ortsteilzentren und Lebensräume ernst, so bildet die skizzierte ÖPNV-Neustrukturierung eine notwendige Voraussetzung. In der Folge werden aber auch mehr und mehr (nicht nur ältere) Menschen die Angebote nutzen - und damit Kosten verursachen. Dem steht zwar eine bessere Auslastung der Fahrzeuge (Bündelung der Fahrgastnachfrage) entgegen, gleichwohl muss man - frei nach Goethe - die Geister wollen, die man ruft.

Bürgerbus

Als weiteres Element einer differenzierten ÖPNV-Bedienung ländlich strukturierter Räume haben sich mittlerweile auch Bürgerbus-Systeme etabliert. Die Idee bürgerschaftlichen Engagements zur Mobilitätssicherung Dritter in Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage wird vom Land finanziell gefördert. Voraussetzungen, Funktionsweise und Erfolge sind hinreichend belegt. Dies zeigen auch die bereits von der RVK betreuten Bürgerbusse (u.a. in Wermelskirchen).

Gleichwohl können Bürgerbusse nicht - wie anfangs vielfach erhofft - als „billige“ Variante des ÖPNV fungieren. Gleichermaßen müssen tatsächliche Erschließungsdefizite oder Kompensationsmöglichkeiten im vorhandenen ÖPNV-System vorhanden sein, weil die Nachfrage ansonsten gegen Null tendieren würde. Im Übrigen wäre die Anwendung des VRS-Tarifs eine notwendige Voraussetzung, um wechselseitige System-Übergänge sicherzustellen. Dabei darf die Existenzgrundlage örtlicher Taxi-/ Mietwagenunternehmen dadurch nicht tangiert werden, zumal in den typischen Schwachverkehrszeiten kaum Bürgerbus-Fahrer bereit sind zu fahren. Schließlich ist es nicht möglich, Bürgerbusse administrativ zu oktroyieren. Das Engagement muss in der Tat aus der Bürgerschaft kommen. Im Zuge einer empfohlenen Umsetzungsplanung wird zu prüfen sein, ob ein solches Engagement vorhanden ist oder initiiert werden und welchen Funktionen dieser Betriebsform im Gesamtbild eines neustrukturierten ÖPNV-Angebotes in der Gemeinde Kall zugeschrieben werden kann.



Bild 27: RVK-Bürgerbus Wermelskirchen

Gegenstand einer solchen Prüfung wären auch (ggf. als Pilotprojekte förderfähige) Innovationen hinsichtlich eines Anruf-Bürgerbusses oder kombinierter Bürgerbus-TaxiBus-Angebote. In der letztgenannten Form würde ein Taxi-/ Mietwagenunternehmen die Zeiten abdecken, für die keine Bürgerbus-Fahrer zu gewinnen sind. Dabei wäre sogar denkbar, dass das beteiligte Taxiunternehmen den Bürgerbus anteilig kommerziell nutzt. Eine solche Innovation würde nicht nur das Angebotspektrum zugunsten Nichtmotorisierter verbessern, sondern auch die Außenwirkung der Gemeinde im interkommunalen Wettbewerb fördern.



Fahrgast-Information



In ihrer Schrift zu den „Anforderungen älterer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme“ stellt die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen fest, dass die beste Art der Informationsvermittlung das persönliche Gespräch ist, bei dem eine direkte Beratung erfolgen kann. Durch den bereits genannten Kundenservice im EUmobil im Bahnhof Kall existieren dazu gute Voraussetzungen.

Bei allen visuell vermittelten Informationen ist auf eine genügend große Schrift sowie einfach gestaltete Schriftarten und gute Kontraste zu achten. Die noch gängigen Fahrplanbücher werden dem nicht gerecht. Mittlerweile werden sie allerdings auch mehr und mehr durch die Fahrplanauskunft via Internet ersetzt.

Gleichwohl zählt das Internet nicht zu den selbstverständlichen Informationsmedien älterer Menschen. Sie vertrauen auf die Gesprächsinformation, zumindest telefonisch, am besten aber von Angesicht zu Angesicht.

Gerade bei den Älteren, die wenig oder gar keine Erfahrung mit dem ÖPNV haben, muss eine aktive Heranführung an die Angebote erfolgen. Vielerorts werden diesbezüglich Volkshochschulkurse ö.ä. angeboten. Die RVK geht mit ihrem Bus-Sicherheitstraining für SeniorInnen darüber hinaus.

Zielgruppenadäquat erscheinen zudem aufsuchende Informationsangebote, idealerweise unter Einbindung von zielgruppenaffinen Meinungsführern (Ortsvorsteher, Seniorentreffleitung usw.).

Solche Veranstaltungen wären auch in Kall zu empfehlen,

- ... in ein oder mehreren Ortsteilen,
- ... in Seniorentreffs und / oder Bürgerhäusern (generationenübergreifend),
- ... unter Teilnahme von Ortsvorstehern, Seniorentreffleitern usw.,
- ... mit allgemeinen und besonderen Informationen zu Bahn, Bus, TaxiBus (Bürgerbus) und AST,
- ... ggf. auch unter Teilnahme eines Disponenten (das „Gesicht“, das hilft),
- ... unter Teilnahme eines den TaxiBus- / AST-Verkehr durchführenden Auftragsunternehmens (am besten mit Fahrzeug) sowie
- ... die Verteilung von seniorenrecht gestalteten Fahrplänen und akzeptanzförderlichen Giveaways.

Grundsätzlich ist zu überlegen, auch bei der Fahrgastinformation eine Neuorientierung anzustreben, d.h. die für Laien oft verunsichernden Systemerläuterungen zu den Betriebsformen zu reduzieren und stattdessen die Versorgungsgrundaussage „Anruf genügt - für den Rest sorgen wir“ zu forcieren. Die mittlerweile überregional agierende RVK-Anmelde- und Dispositionszentrale im Bf Kall bietet dazu die ideale Voraussetzung.

Tarifliche Anreize

Aus Sicht sowohl der Kommunen als auch der Verkehrsunternehmen zwingt der demografische Wandel zur Konzentration auf die Zielgruppe älterer Menschen. Ein zentrales Instrument ist die Schaffung tariflicher Anreize. Nach einer ersten Erprobungsphase des s.g. „PatenTickets“ bei den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB, 2006 - 2008) ist unter Beteiligung der RVK eine Ausweitung in deren Bedienungsgebiet ab 2011 vorgesehen.

Dabei wird Aktiv60-Ticket-InhaberInnen ein kostenloses PatenTicket zur Verfügung gestellt, das sie an Personen über 60 Jahre, die ÖPNV unerfahren sind, verschenken können. Das PatenTicket ist 3 Monate gültig und erlaubt Fahrten im gesamten VRS-Gebiet, abends ab 19.00 Uhr. An Wochenenden und Feiertagen ist sogar die kostenlose Mitnahme einer weiteren Person möglich.

In der Erprobungsphase der KVB wurden insgesamt 870 Inhaber des Aktiv60-Tickets angeschrieben, von denen sich rd. 120 als „Paten“ verpflichteten. Etwa 30% der „Patenkinder“ haben anschließend ein eigenes Aktiv60-Ticket erworben.

Um die geringen Quoten der Aktiv60-Ticket-Inhaber im ländlich strukturierten Raum auszugleichen, wird bereits erwogen, auch andere ÖPNV-affine Personen als Paten zuzulassen.

In der Gemeinde Kall verfügen derzeit fünf BürgerInnen über eine Aktiv60-Zeitfahrkarte. Vor diesem Hintergrund wird ein Pilotversuch angeregt, bei dem ausgewählte Schüler als Paten fungieren. Von Vorteil wäre sowohl deren (zwangsweise) ÖPNV-Affinität als auch die Förderung des immer wieder reklamierten intergenerativen Austauschs. Im Übrigen bietet ein solches Vorgehen einen geradezu idealen Gegenstand der Mobilitätserziehung an Schulen.

Auch die in der vorliegenden Untersuchung befragten SeniorInnen bestätigten die Nicht-Verfügbarkeit von Zeitfahrkarten in dieser Zielgruppe. Dabei betonten sie ein hohes Interesse an günstigen Fahrpreisen im ÖPNV, kaufen - wenn überhaupt - aber nur Einzel- oder 4er-Tickets.



K
A
L
L

Den größten Handlungsbedarf in Bezug auf eine barrierefreie Gestaltung und Ausstattung der Fahrgastaufenthaltsbereiche wie auch der Zugänge liegt bei den im Besitz der DB befindlichen Anlagen. Eine Sanierung der Bahnanlage in Kall ist erst ab 2017 vorgesehen. Möglicherweise wird aber im Vorfeld das Gleis an der P&R-Anlage entfernt, so dass von dort ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig in Richtung Köln entstehen kann. Gleichwohl blieben die langen Umwege durch die Unterführung. Schon der Tunnel an sich, aber auch die relativ steile Rampe am Ausgang des P&R-Platzes bereiten nicht nur mobilitätsbeeinträchtigten Menschen Zugangsprobleme.

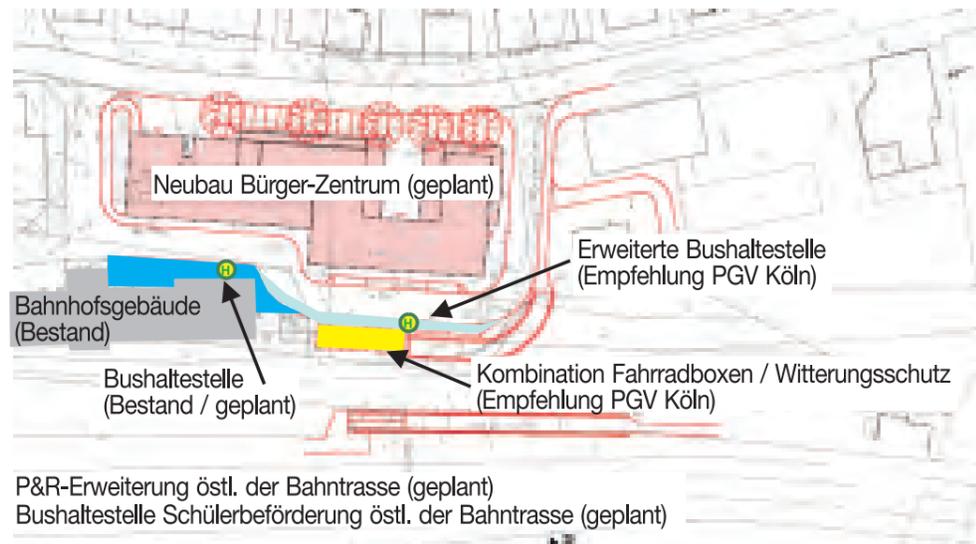


Bild 26: Skizze der Planungen Bahnhof Kall

Aktuelle Planungen der Gemeinde Kall sehen vor, zwischen Bahnhof, Rathaus und Bahnhofstraße ein „Bürger-Zentrum“ zu errichten. Die roten Markierungen auf der dargestellten Skizze dokumentieren den Planungsstand Nov. 2010. Ergänzend sind Anregungen der PGV Köln zur Erweiterung der Bushaltestelle sowie zur Errichtung von Fahrradboxen in Kombination mit einer Witterungsschutzeinrichtung dargestellt. Im Hinblick auf eine attraktive, kurzwegige und barrierefreie Bus-Schiene-Verknüpfung wird eine Aktualisierung der vorliegenden Planungen angeregt.

Unbesehen dessen empfiehlt es sich, die Bordsteine vor dem RVK-Bahnhofsgebäude zum (nahezu) niveaugleichen Buseinstieg anzuheben und zum barrierefreien Zugang partiell abzusenken.

Die heutige Steigung zwischen dem Straßenniveau Bahnhofstraße und dem Bahnhof Kall ist für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen nur schwer zu bewerkstelligen. Im Zuge der angestrebten Baumaßnahmen ist unbedingt eine längere Rampe für Fußgänger zu berücksichtigen (rollstuhltaugliche Längsneigung max. 6% mit entsprechenden Zwischenpodesten).

Durch die Einrichtung und Verlegung folgender Haltestellen bzw. AST-Abfahrtsstellen im Kernort kann die Erschließungsqualität (nicht nur) für ältere bzw. mobilitätsbeeinträchtigte Menschen deutlich verbessert werden:

- Friedhof (neu: Kallerheistert),
- St. Nikolaus Kirche (neu),
- Haus Baden (ggf. verlegen),
- Siemensring (verlegen: vor Discounter).

Bei einer verbesserten Anbindung des Hallenbads durch eine TaxiBus-Linie wird an der vorhandenen Haltestelle die Errichtung eines Witterungsschutzes empfohlen.



Bild 27: Erschließung Siemensring



K
A
L
L

Ein spezielles Seniorenmarketing gewinnt auch im ÖPNV mehr und mehr an Bedeutung. Wie erreichen wir die Älteren? Wie beeinflussen wir die Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖPNV? Fakt ist, die Zielgruppe – insbesondere im ländlichen Raum – ist durch ein hohes Maß an Individualmotorisierung sozialisiert / geprägt und (noch) versorgt. Die Hürde scheint damit umso größer.

Zur erfolgversprechenden Ansprache älterer Menschen existieren zahlreiche Hinweise. Immer öfter ist von „Überredungskommunikation“ (persuasiver Kommunikation) die Rede. Substanzielle (pädagogische) Bestandteile dessen sind:

- Neugierde wecken statt Belehrung,
- fragen statt sagen,
- wertschätzen und ernstnehmen,
- alltagsweltliche Bezüge statt theoretischer Vorträge und
- Beteiligung statt Bevormundung.

Wenngleich diese Grundsätze pathetisch anmuten, so unterstreichen sie doch die notwendige Neuorientierung. Unlängst wurde die Einführung des Rheinbacher „Stadhüpfers“ (ein Kleinbus zur kleinräumigen Erschließung der Innenstadt) durch Maßnahmen persuasiven Marketings (u.a. die frühzeitige, intensive und vielfältige Einbindung zahlreicher Rheinbacher SeniorInnen - von der Linienführung über die Haltestellenlagen bis hin zur Namensgebung) erfolgreich unterstützt.

Ein ähnliches Verfahren sollte auch bei der Neustrukturierung der ÖPNV-Angebote in der Gemeinde Kall gewählt werden.

Einen weiteren Baustein zur kommunikativen Beteiligung älterer Menschen an den sie betreffenden Mobilitätsplanungen und -entwicklungen in den kommunalen Gebietskörperschaften bilden s.g. Seniorenwegepläne. Nach einfacher Anleitung und Ausstattung mit Plangrundlagen und sensibilisierenden Fragestellungen werden angeworbene SeniorInnen angeregt, in Arbeitsgruppen ihre Alltagswege und alle mobilitätsrelevanten Merkmale zu markieren, ggf. auch fotografisch zu dokumentieren und Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Es geht um vorhandene / geeignete oder fehlende / unzureichende Gehwege, Gehwegoberflächen, Querungshilfen, Ausruhmöglichkeiten, Beleuchtung, Bordsteinabsenkungen, Gebäudezugänge, Toilettenanlagen usw. Zum einen lassen sich daraus sichere und angenehme Wege herleiten und zum anderen Defizite verdeutlichen.

Der Kreis Euskirchen hat mit seinen singulären Begleitungen älterer Menschen auf ihren Alltagswegen wichtige Grundlagen erarbeitet. Die Anleitung zu weitgehend selbst erstellten Seniorenwegeplänen kann diese Grundlagen personell und räumlich erweitern und verstetigen.

Dass die Erstellung von Seniorenwegeplänen funktioniert, ist mittlerweile andernorts (im Selfkant, in der Stadt Castrop-Rauxel usw.) belegt. Gleichermäßen zeitigten die dort erzielten Arbeitsergebnisse ein hohes Maß öffentlicher und politischer Sensibilisierung für die Mobilitätsbelange älterer Menschen. Und schließlich konnten etliche Maßnahmen mit geringen finanziellen Aufwendungen kurzfristig umgesetzt werden. Der sozialintegrative Effekt einer solchen Beteiligung und kurzfristigen „sicht-/spürbaren“ Verbesserung ist kaum günstiger zu erreichen.



Bild 28: Seniorenwegeplan

Marketing muss neben faktischen und funktionalen auch mit motivationalen bzw. emotionalisierenden Merkmalen besetzt sein. Das, was klassische Werbung schon macht, nämlich mit z.T. unkonventionellen Botschaften (z.B. auch einfachen offenen Fragen) Aufmerksamkeit zu erzeugen, die Menschen zu verblüffen, zu überraschen. Diesen Prozess gilt es auch im ÖPNV zu beginnen, um neue Zielgruppen zu gewinnen.

Zum Beispiel auch durch Infrastrukturen, über die man - jenseits ihrer Funktionalität - auch Schmunzeln kann, wie etwa „Mehrgenerationen-Sitze“ an ÖPNV-Haltestellen.

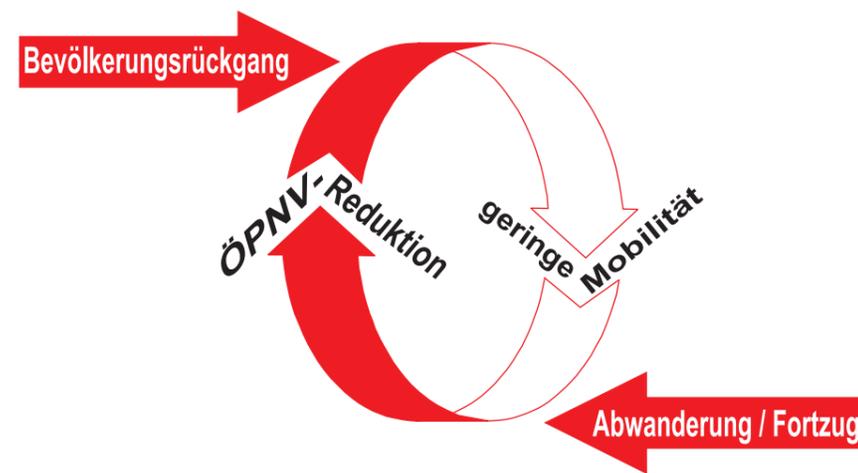


Bild 29: Wartehalle mit Mehrgenerationen-Sitzen



Zusammenfassung / Empfehlung

Die Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen wird bei der kommunalen Bewältigung des demografischen Wandels mehr und mehr an Bedeutung gewinnen. Wenn die Schüler als Hauptnutzergruppe des ÖPNV weniger werden, bedarf es dringend mehr anderer Nutzer, um den Mindestanforderungen der Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität Nichtmotorisierter entsprechen zu können. Andernfalls steht ein Teufelskreis aus weniger Bevölkerung → weniger Mobilitätsmöglichkeiten → fortziehender Menschen usw. zu befürchten, der schnell ganze oder Teile von Gemeinwesen in Frage stellt.



Analog zu den MoSiM-Projekten der RVK in Overath (Rheinisch-Bergischer Kreis) und Rheinbach (Rhein-Sieg-Kreis) wurden in der Gemeinde Kall (typisch ländlich strukturiert mit anspruchsvoller Topografie) die Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote untersucht, Befragungen durchgeführt und konzeptionelle Empfehlungen zur Verbesserung erarbeitet.

Bei den konventionellen Verkehrsinfrastrukturen zur Nahmobilität nicht-motorisierter Menschen (Fuß- und Radwege) sind zahlreiche positive Beispiele aber auch Defizite dokumentiert. Es ist Sache öffentlicher wie privater Eigentümer, die barrierefreie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Initiierung von Seniorenwegeplänen würde zur Förderung des Prozesses beitragen.

Zur Teilhabe am öffentlichen Leben (insbesondere für längere Wege und / oder topografisch schwierige Räume) bedarf es im Weiteren geeigneter ÖPNV-Angebote und Infrastrukturen. Grundlage der ÖPNV-Akzeptanz ist ein stringentes Fahrtenangebot (tagsüber Linien-, abends und am Wochenende AST-Verkehr), das an allen Wochentagen von morgens bis abends im Stundentakt zielgruppenrelevante Fahrtbezüge ausweist. Dies mit Bussen, TaxiBussen (ggf. auch BürgerBussen) und AST herbeizuführen, lautet die wesentliche Empfehlung für die Gemeinde Kall.

Über die Herausgabe lesbarer Fahrgastinformationen hinaus ist eine aktive Heranführung der älteren Menschen an den ÖPNV erforderlich. Das gilt für Busse ebenso wie für TaxiBusse und AST (die man ja zeitgerecht vorher bestellen muss). Sowohl die RVK-Bus-Sicherheitstrainings für SeniorInnen als auch die vertrauenswürdige, beratende Entgegennahme der Fahrtenmeldungen in der RVK-Dispositionszentrale im Bahnhof Kall zeigen, dass es funktioniert.

Generell müssen die Marketing- und Serviceaktivitäten auf die „Überzeugung“ der potenziellen Nutzer ausgerichtet sein, und zwar sowohl die Angebotsnutzung als auch die soziale Zugehörigkeit betreffend. Empfohlen wird, die anwendungsreifen Planungen zur Neustrukturierung des ÖPNV in der Gemeinde Kall in dieser Orientierung zu ergänzen. Dabei gilt es auch - oder gerade - zu verdeutlichen, dass gute Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote nicht nur älteren Menschen, sondern dem sozialen Gefüge der Gemeinde zugute kommen.

„Kall kann mehr“, könnte das Fazit der vorliegenden Untersuchung lauten. Den Beweis in Sachen Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen anzutreten, wäre lohnenswert.



Herausgeber: Regionalverkehr Köln GmbH
Theodor-Heuss-Ring 38-40
50668 Köln

Projektbearbeitung: Planungsgesellschaft Verkehr Köln GmbH
Buchheimer Str. 46
51063 Köln

Gestaltung: Planungsgesellschaft Verkehr Köln GmbH
Buchheimer Str. 46
51063 Köln

Fotografie: Regionalverkehr Köln GmbH
Planungsgesellschaft Verkehr Köln GmbH

Kartengrundlagen: © Geobasisdaten: Land NRW, Bonn

Copyright: 2011 Regionalverkehr Köln GmbH
Das Werk ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt.
Jede Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung oder
Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen
bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung.