



**M**obilitätssicherung  
und  
**si**chere **M**obilität  
älterer Menschen



In der Zielsetzung einer frühzeitigen und qualifizierten Vorbereitung auf die Folgen des demografischen Wandels für die Mobilitäts- und Beförderungsstrukturen initiierte die RVK 2007 das Projekt DESS ON - Demografische Entwicklung und schüler- bzw. seniorengerechter Öffentlicher Nahverkehr. Mit wichtigen Erkenntnissen und Hinweisen für den Untersuchungsschwerpunkt zukünftiger Schülerbeförderungsstrukturen wurde das Projekt in 2009 abgeschlossen.

Bereits während der Bearbeitung wurde deutlich, dass sich der ÖPNV - will er seiner Daseinsvorsorgefunktion weiterhin gerecht werden - verstärkt um die Mobilitätssicherung und sichere Mobilität der zunehmenden Zahl immer älter werdender Menschen kümmern muss. Vor diesem Hintergrund beauftragte die RVK die gleichlautende durch das Land Nordrhein-Westfalen geförderte Untersuchung MoSiM.

Zielte dieses Anschluss-Projekt zu Beginn auf die Analyse, Konzeption und anwendungsreife Planung geeigneter Maßnahmen für einen kommunalen Untersuchungsraum, so wurden im Zuge der Bearbeitung Modifizierungen notwendig. Zum einen erwies es sich als sinnvoll, einen zweiten Referenzraum auszuwählen, um strukturelle Unterschiede besser berücksichtigen zu können. Und zum anderen erwies es sich als sinnvoll, nicht nur die unmittelbare ÖPNV-Mobilität zu untersuchen, sondern die gesamte Wege-Infra-Struktur zu berücksichtigen.

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Gebietskörperschaften wurden einzelne Verbesserungen bereits während der Projektbearbeitung realisiert bzw. in Angriff genommen. Unter der Voraussetzung entsprechender kommunalpolitischer Beschlüsse soll das Gros der konzipierten Maßnahmen in den ausgewählten Referenzräumen Overath und Rheinbach ab 2010 zur Umsetzung gelangen.

Wie stets ist der RVK daran gelegen, nicht nur dort zu konkreten Maßnahmen der Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität älterer Menschen zu gelangen. Vielmehr sollen auch andere Kommunen von dem gewonnenen Know-how partizipieren können. In diesem Sinne war uns von vornherein nicht an wissenschaftlichen Analysen, sondern an der Erarbeitung von „Handwerkszeug“ gelegen. Und in diesem Sinne bitten wir, den vorliegenden Bericht zu nutzen.

Eugen Puderbach  
Geschäftsführer der Regionalverkehr Köln GmbH

1	Veranlassung
3	Methodisches Vorgehen
4	Mobilität älterer Menschen
7	Planungsraum Overath
23	Planungsraum Rheinbach
37	Rollator-Halteschleife
38	Marketing
39	Sicherheit und Service
40	Disposition, Abrechnung und Kontrolle alternativer Betriebsformen
42	Fazit
43	Literatur
44	Impressum

Der demografische Wandel ist mehr und mehr Thema der öffentlichen Diskussion. Mittlerweile tritt immer deutlicher hervor, dass es dabei um weit mehr geht, als die bloße Rentensicherung zukünftiger Generationen. Geringere Geburtenraten und höhere Lebenserwartungen sind vielmehr eingebettet in einen umfassenden Wandlungsprozess sich wechselseitig beeinflussender gesellschaftlicher Strukturen.

Insbesondere in ländlich strukturierten Räumen sind aus dieser Entwicklung erhebliche Konsequenzen für den öffentlichen Personennahverkehr - ÖPNV - zu erwarten. Zum einen bedingen sinkende Schülerzahlen, dass der Schülerverkehr - die wirtschaftlich tragende Säule des ÖPNV in der ländlichen Region - geringer wird. Zum anderen nimmt der Anteil der bis ins hohe Alter individualmotorisiert mobilen Menschen zu. Überlagert wird der Effekt noch durch die kontinuierlich steigende Zahl weiblicher Führerschein- und Pkw-Besitzer und forciert durch die - gerade in der ländlichen Region - weiterhin abnehmende Zahl wohnortnaher Grundversorgungseinrichtungen; das alles vor dem Hintergrund einer nach wie vor defizitären Finanzstruktur der öffentlichen Haushalte.

Seit den 1990er Jahren werden im ÖPNV mehr oder weniger erfolgreiche Ansätze und Bedienungsformen entwickelt, um der notwendigen Daseinsvorsorge für den nichtmotorisierten Teil der Bevölkerung auch in Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage Rechnung zu tragen. Das Spektrum der so genannten „differenzierten Bedienung“ reicht von der organisierten gegenseitigen Mitnahme in privaten Pkw über BürgerBusse bis hin zu nachfragegesteuerten Linien- und flächenerschließenden AnrufSammelTaxi-Verkehren.<sup>1)</sup>

Nicht zuletzt die dabei gewonnenen Erfahrungen belegen, dass trotz der eingangs genannten Entwicklungen ein nicht unerheblicher Teil der Bevölkerung (nicht-motorisierte Lebenspartner, Kinder und Jugendliche, Senioren ohne Pkw, ältere Menschen, deren Medikamentenkonsum die Fahrtauglichkeit beeinträchtigt etc.) zu einer selbst bestimmten Mobilitätssicherung nach wie vor auf den ÖPNV angewiesen ist. Zudem stellen steigende Energiepreise eine dauerhaft und selbstverständlich individualmotorisierte Mobilitätsversorgung mehr und mehr in Frage.

Fehlende ÖPNV-Angebote „zwingen“ so sukzessive zum Verzicht auf die Teilnahme am öffentlichen Leben oder zum Wohnstandortwechsel.

Gleichermaßen – dies zeigen die Szenarien zum so genannten „sanften Tourismus“ – wird die Bedeutung derjenigen Regionen sinken, die zwar individualmotorisiert gut erreichbar sind, vor Ort aber unabdingbar die Eigenmotorisierung voraussetzen.



<sup>1)</sup> Die Regionalverkehr Köln GmbH kann hierzu u. a. auf ein bundesweites Referenzprojekt im Kreis Euskirchen verweisen, in dem seit 2002 kreisweit ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot mit Bussen, TaxiBussen und AnrufSammelTaxis im 60-Min.-Takt erfolgreich betrieben wird.

Die antizipierbaren Auswirkungen, insbesondere für dezentral gelegene Ortschaften und Streusiedlungslagen und letztlich zahlreicher kleiner Gemeinden insgesamt in der ländlichen Region sind nicht zu unterschätzen. Selbst dort, wo der Wegzug kompensiert wird durch den Immobilienerwerb Auswärtiger, zeichnet sich eine Erosion der Sozialstrukturen ab, weil dem temporären Aufenthalt in „schönen Landschaften“ die soziale Verankerung fehlt.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Daseinsvorsorge (u.a. auch des ÖPNV) eine völlig neue Bedeutung: Es geht nicht mehr „nur“ um die Sicherung der Mobilität, sondern um eine notwendige Voraussetzung zum Erhalt sozialer und kommunaler Strukturen in der ländlichen Region.

Insofern ist es dringend geboten, weitere Möglichkeiten nachfrageadäquater ÖPNV-Angebote zu konzipieren, Synergieeffekte kombinierter Strukturen auszuloten und innovative sowie dauerhaft finanzierbare Konzepte praktisch zu erproben. Das Handlungsfeld reicht von zielgruppenadäquaten Informations- und Tarifangeboten über angepasste Haltestellen- und Fahrzeuginfrastrukturen bis hin zu räumlich und zeitlich differenzierten Fahrtenangeboten sowie deren wirtschaftlicher Disposition.

Während die Themen Tarif und Infrastruktur einer kontinuierlichen Anpassung und Fortschreibung unterliegen, bestehen im Kontext des demografischen Wandels offensichtliche Defizite bei der Fahrgastinformation sowie bei den Fahrtenangeboten.

Kurioserweise sind bei der Fahrgastinformation zwar enorme technische Fortschritte erzielt, kaum jedoch die spezifischen Belange älterer Menschen beachtet worden. Gerade hier scheint es angeraten, die Dominanz passiver Bereitstellung technisierter Informationen zugunsten aktiver Ansprache zu verlagern. Ältere Menschen müssen in der Tat aktiv an die Angebote herangeführt werden. Die Einbindung sozialer Institutionen vor Ort (BürgerBüros, Vereine, Meinungsführer etc.) und informeller Kommunikationsstrukturen (unter Freunden, Bekannten etc.) gewinnt dabei mehr und mehr an Bedeutung.

Und bei den Fahrtenangeboten wird es mehr und mehr um Angebotsstrukturen gehen, die möglichst detailgenau auf die jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen (dazu zählt u.a. auch die soziale Identität) abgestimmt sind.

Schließlich bedarf es der Betrachtung der gesamten Mobilitätsketten, so dass auch die Barrieren im öffentlichen Straßenraum Berücksichtigung finden.

Im Folgenden werden zunächst das methodische Vorgehen dargestellt, vorliegende Erkenntnisse zur Mobilität älterer Menschen referiert sowie die Planungsräume und die nach Wegezwecken /-zielen differenzierten Untersuchungsergebnisse aufgezeigt. Anschließend werden die ausgewählten Maßnahmen aus den Handlungsfeldern „Angebot“, „Marketing“ sowie „Sicherheit und Service“ beschrieben.



Mit dem Projekt wird die Erarbeitung und späterhin praktische Erprobung von Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität älterer Menschen angestrebt. Die Auswahl zweier Planungsräume basierte auf der Überlegung, raumstrukturell und topographisch unterschiedliche Bereiche zu berücksichtigen, um die daraus resultierenden Anforderungen älterer Menschen an den öffentlichen Verkehr möglichst umfassend zu betrachten und entsprechend differenzierte Maßnahmen zu konzipieren.

Zunächst wurden themenbezogene Untersuchungen (z.B. zum Mobilitätsverhalten Älterer, zu den Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV) sowie Handlungsleitfäden (z.B. zur Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum) recherchiert und ausgewertet.

Im Weiteren wurden in beiden Planungsräumen seniorenrelevante Einrichtungen und Ziele ermittelt und dokumentiert. Dazu fanden Informationsgespräche mit kommunalen Vertretern, Seniorenheim-, Seniorentreffleitern, Vertretern der Altenhilfe bzw. -vereine wie auch mit älteren Menschen statt.



Ein wesentlicher Arbeitsschwerpunkt war die Analyse des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf die Erreichbarkeit der ausgewiesenen Einrichtungen und Ziele. Fokussiert wurde die Untersuchung der barrierefreien Zu-/Abgänge der (Verkehrs-) Infrastrukturen an zentralen Punkten in den (Innen-)Stadtbereichen sowie in den Kernbereichen der Außenorte.

Darauf aufbauend erfolgte die Entwicklung eines differenzierten Maßnahmenkatalogs für jeden Planungsraum. In kontinuierlicher Abstimmung mit den Projektbeteiligten wurde deren ortsspezifische Umsetz- und Finanzierbarkeit geprüft und anschließend pragmatisch machbare Maßnahmen erarbeitet.

Soweit verfügbar und / oder durch die Projektbeteiligten zur Verfügung gestellt, sind aktuelle verkehrliche Planungen berücksichtigt.

Mobilität - im weitesten Sinne Ortsveränderung - zählt altersunabhängig zu den typisch menschlichen Merkmalen. Um Aussagen über die Mobilität älterer Menschen zu treffen, bedarf es zunächst der Klärung dessen, was ältere Menschen charakterisiert. Alltagssprachlich sind sie stets mit der Vorstellung vorheriger Generationen assoziiert. Eindeutig schien früher der normalbiografische Eintritt in den sogenannten Ruhestand das Alter zu markieren. Schon die enorme Varianz erwerbstätiger und nichterwerbstätiger Biografien macht es jedoch zunehmend schwieriger, eindeutig von älteren oder alten Menschen zu sprechen. Für die vorliegende Untersuchung scheint es angemessen, die Definition weniger am Lebensalter, sondern eher am Grad der Mobilität bzw. Mobilitätsbeeinträchtigung zu orientieren.

In der Tat hat nicht zuletzt die Individualmotorisierung dazu beigetragen, das subjektive und objektive Verständnis vom Alter zu differenzieren. Selbst Gebrechene, die eine nichtmotorisierte Mobilität beeinträchtigen, lassen sich so kompensieren.

So prognostiziert das Deutsche Institut für Urbanistik im Hinblick auf zukünftige Mobilitätsbedingungen älterer Menschen, dass ca. 90% einen Führerschein und 80% einen Pkw besitzen und sich gleichermaßen guter Gesundheit und großer Mobilität erfreuen werden. Es wird eine Dominanz kurzer Wege in die Nachbarschaft (Fußwege) geben, aber auch alte Menschen mit großem Aktionsraum. Man wird zukünftig zwischen den „mobilen“ und „immobilen“ Älteren segmentieren (Beckmann 2008).

Wenn im Folgenden also die Rede von älteren Menschen ist, so sind damit stets ältere Menschen mit physischen oder psychischen Mobilitätsbeeinträchtigungen gemeint.

Denn mit zunehmendem Alter treten je nach Lebenslage und Konstitution auf:

#### Physische Veränderungen

- sinkende körperliche Beweglichkeit,
- abnehmende Sehfähigkeit,
- Verlangsamung bzw. Einschränkung kognitiver Fähigkeiten,

#### psychische Veränderungen

- abnehmende Flexibilität,
- Stabilisierung (Erstarrung) von Einstellungen,
- rel. geringe Änderungen bei subj. Sicherheiten,

#### soziale Veränderungen

- Verwitwung bzw. Verkleinerung der Haushalte,
- Reduzierung sozialer Netzwerke,
- kleiner und brüchiger werdende Partnerschaften,
- Singularisierung und Pluralisierung der Lebensformen und

#### materielle Veränderungen

- wachsende Ungleichheit individueller und regionaler Lebensbedingungen.



Ergebnisse einer europaweiten Studie zur Mobilität älterer Menschen (Mobilate 2000) zeigen die vielfältigen Funktionen der Mobilität. Es geht um:

- Emotionales Erleben („Freude“, „... einfach etwas erleben, sonst nichts“),
- körperliche Ertüchtigung („Ich will mich bewegen und fühl` mich wohl dabei ...“),
- Bewegung in der Natur („Ich muss raus, muss wissen, was in der Natur los ist“),
- gesellschaftliche Partizipation („... um nicht zu vereinsamen“),
- Freiheit und Selbstbestimmung („... und sich frei bewegen können“) sowie
- Selbstwirksamkeitserfahrung („Ein Beweis, dass ich noch Mensch bin – wie andere auch“).



Strukturelle Barrieren im öffentlichen (Verkehrs-) Raum stehen dem jedoch nach wie vor im Wege. So findet man – hier beispielhaft aufgeführt - immer noch

- Treppenauf-/abgänge (ohne zugehörige Rampen) sowie mehrstufige Ein-/ Ausstiege im ÖPNV (vertikale Barrieren),
- für Mobilitätshilfsmittel zu gering dimensionierte Gehwegflächen (räumliche Barrieren),
- zugeparkte oder (mit Waren und Werbetafeln) zugestellte Gehwege, die einer Fortbewegung mit Rollstühlen oder Rollatoren entgegenstehen (horizontale Barrieren),
- fehlende oder falsch dimensionierte (zu große Querschnitte) Haltestangen / -griffe in Bussen und Bahnen (ergonomische Barrieren),
- fehlende taktile, akustische und/oder visuelle Informationen (sensorische Barrieren), wie auch
- zu hoch montierte Informationselemente (antropometrische Barrieren; ZGB 2008).

Damit einher gehen zunehmende Unsicherheiten bei der Wahrnehmung und Deutung von Informationen und Reizen, Ängste ( z.B. vor Kontrollverlust bei bewegten Untergründen, vor Stürzen, vor Versagen oder Fehlhandlungen, vor Inkontinenz, vor Belästigungen und Übergriffen) und Stress.

All diese mit zunehmendem Alter korrespondierenden Verunsicherungen stellen solange nur geringe Mobilitätseinschränkungen dar, wie ältere Menschen ohne körperliche Beeinträchtigungen sind und / oder über private Pkw verfügen können.

Allerdings kumulieren ab dem 70. Lebensjahr biografische Schlüsselereignisse (Verrentung, gesundheitliche Veränderungen / Unfälle, Tod von Partnern, Freunden oder Bekannten, u.a. dadurch bedingte Umzüge), die u.a. auch die Mobilität sowie die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Spätestens dann werden das „hektische“ Verkehrsgeschehen, Autos, die schnell an Überwege heranfahren, kurze Ampelphasen usw., „hautnah“ wahrgenommen, verbunden mit dem Gefühl genereller verkehrlicher Benachteiligung.

Insofern fordern ältere Menschen für eine sichere Mobilität (aufgelistet nach Nennungshäufigkeit):

- Mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr,
- eine bessere finanzielle Ausstattung älterer Menschen,
- mehr Verkehrssicherheit,
- mehr Begleitpersonen,
- preiswertere Fahrdienste für Gehbehinderte,
- mehr Sitzgelegenheiten zum Ausruhen unterwegs,
- mehr Sicherheit im öffentlichen Raum durch Kameraüberwachung und / oder Personal sowie
- Sammelpunkte an großen Bahnhöfen (Mobilate 2000).

Die von älteren Menschen am häufigsten genannte Beeinträchtigung bei der ÖPNV-Nutzung (in eher ländlich strukturierten Räumen) ist die mangelnde Fahrtenhäufigkeit von Bussen und Bahnen.

Neben den Forderungen nach preiswerteren ÖPNV-Fahrtenangeboten, altersgerechten Fahrzeugausstattungen, der Anschlusssicherung von Bahn- und Busverbindungen werden insbesondere verständlichere und einfacher zu erhaltende Informationen postuliert, einhergehend mit dem Wunsch nach personaler Kundenbetreuung an Bahnhöfen und Haltestellen (Mobilate 2000).

Will man die Mobilität von älteren Menschen sichern bzw. verbessern, sind von Bedeutung die Wegezwecke /-ziele, an deren Erreichbarkeit sich die Angebote des ÖPNV ausrichten müssen, und die Mobilitätszeiten, zu denen ältere Menschen zumeist unterwegs sind / sein wollen.

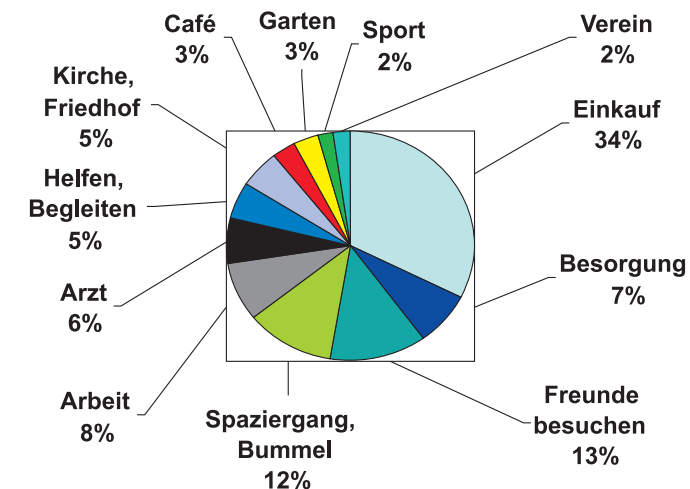


Bild 1: Wegezwecke/-ziele älterer Menschen (Quelle: Mobilate 2000)



Die Stadt Overath liegt im süd-östlichen Bereich des Rheinisch-Bergischen Kreises. Die Entwicklung der Siedlungsbereiche vollzog sich in den letzten Jahrzehnten mit Ausnahme der Stadtteile Marialinden und Immekeppel im Wesentlichen entlang der Hauptachse (B 55).



Bild 2: Planungsraum Stadt Overath

### Demographische Entwicklung bis 2032

- insgesamt + 3,6 %
  - bis 18 Jahre - 19,5 %
  - 19 – 64 Jahre - 6,2 %
  - über 64 Jahre + 62,3 %
- (Demographiebericht RBK 2020 / Basis 2007)

In Bezug auf die altersstrukturellen Entwicklungen bis 2025 zeichnet sich in Overath ein Trend zur Überalterung ab (Bertelsmannstiftung 2009):

- Das Durchschnittsalter wird von 42,0 Jahre in 2007 auf 45,6 Jahre in 2025 steigen,
- der Anteil der Kinder und Jugendlichen sinkt von 19,5% in 2007 auf 17,2% in 2025,
- der Anteil der über 65-jährigen steigt von 14,9% auf 17,9% und
- der Anteil der über 80-jährigen verdoppelt sich nahezu von 3,8% auf 7,4%.

- 27.081 Einwohner
- 68,84 km<sup>2</sup> Fläche
- 14,06 km<sup>2</sup> Siedlungsfläche
- 8 Stadtteile / Ortschaften  
(kleinster Stadtteil: Brombach, 943 Ew.  
größter Stadtteil: Kernstadt, 7.998 Ew.)
- Verkehrliche Anbindung
  - Autobahn 4 mit den Anschlussstellen Untereschbach und Overath
  - Regionalbahn Marienheide – Köln
- Motorisierungsgrad 575 PKW / 1.000 Ew
- Disperse Raumstruktur
- Topographie
  - Overath Kernstadt 90 m ü. NN
  - Kleiner Heckberg 344 m ü. NN

Die meisten älteren Menschen (anteilig zur Wohnbevölkerung) leben in den Stadtteilen Overath, Brombach und Heiligenhaus. Für Overath und Brombach wird eine negative Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. In Vilkerath ist der Anteil der älteren Menschen am geringsten. Darüber hinaus wird hier ein Bevölkerungszuwachs bis 2032 um 13,5% angenommen, wohingegen der Demographiebericht RBK 2020 einen Rückgang der Bevölkerung in der Kernstadt um 3,0 % prognostiziert. Dementsprechend wird sich die „Überalterungstendenz“ hier am stärksten abzeichnen.

Empirischen Untersuchungen zufolge leben derzeit in der Bundesrepublik Deutschland ca. 95% aller über 65-jährigen in Normalhäusern bzw. -wohnungen. Nach Haushaltsgrößen differenziert liegt der Anteil der Ein-Personen-Haushalte bei etwa 35%, der Zwei-Personen-Haushalte bei 58% und der Haushalte mit mehr als 2 Personen bei 7% (Backes 2003).

Die Stadt Overath weist im gesamten Stadtgebiet vier auf die Bedürfnisse älterer Menschen ausgerichtete Wohneinrichtungen auf

- Altenheim Marialinden mit 88 Plätzen  
(hohe Pflegebedürftigkeit, keine ÖV-Nutzer)
- Altenheim Eulenthal mit 28 Plätzen  
(hohe Pflegebedürftigkeit, keine ÖV-Nutzer)
- Betreutes Wohnen in Overath mit 16 Wohneinheiten  
(gute Erschließung) und
- Betreutes Wohnen in Schlingenthal mit 10 Wohneinheiten  
(kein Angebot).

Auf Grund der geringen Wohnkapazitäten für ältere Menschen in der Stadt Overath weichen diese derzeit noch vielfach in die umliegenden Gemeinden aus. Um diesem Mangel entgegen zu wirken, ist eine weitere Anlage für seniorengerechtes Wohnen zwischen den Stadtteilen Untereschbach und Steinbrück in Planung und soll binnen der nächsten fünf Jahre bezugsfertig sein.



Bild 3: Altenheim Marialinden  
(Quelle: Das Druckhaus Bernd Brümmer, ...erleben Sie Overath, 2003)



## Einkauf & Besorgung

Fasst man die Bereiche „Einkauf“ und „Besorgung“ zusammen, so dienen im allgemeinen ca. 41% aller Wege älterer Menschen an einem durchschnittlichen Werktag diesem Zweck. Nahversorgung bedeutet Lebensqualität. Doch in den letzten beiden Jahrzehnten ging die wohnortnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wie auch von Dienstleistungen (insbesondere in eher ländlich strukturierten Räumen) immer mehr zurück. Umso bedeutsamer wurde bzw. wird gerade für ältere Menschen das Thema Mobilität.

In den meisten Stadtteilen Overaths ist die Grundversorgung des täglichen Bedarfs gegeben. Dichter Besatz mit Einzelhandelsgeschäften findet sich insbesondere in dem Siedlungsbereich entlang der Achse Untereschbach / Steinenbrück sowie selbstverständlich in der Kernstadt (hier auch donnerstags Wochenmarkt). Der wesentliche Teil der Einzelhandelsgeschäfte konzentriert sich auf die Bereiche Hauptstr. / Probsteistr. / Siegburger Str. In beiden Bereichen haben sich neben alteingesessenen Lebensmittelgeschäftern u. a. große Discounter sowie zwei Baumärkte angesiedelt.

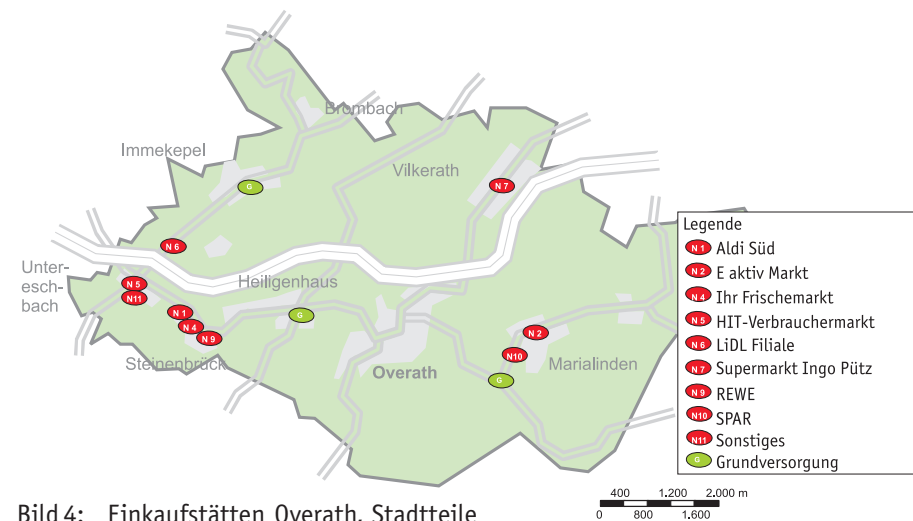


Bild 4: Einkaufsstätten Overath, Stadtteile

Defizite in punkto Grundversorgung lassen sich jedoch in den Stadtteilen Heiligenhaus und Immekepel feststellen. Hier gibt es lediglich Metzgereien bzw. Bäckereien. Keinerlei Versorgung weist dagegen der kleinste Stadtteil Brombach auf.

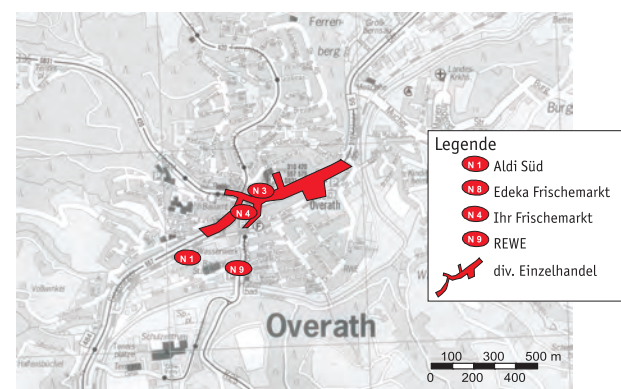


Bild 5: Einkaufsstätten Overath, Kernstadt

## Ärztliche Versorgung

Grundsätzlich ist eine gute Erreichbarkeit von Arztpraxen für ältere Menschen von besonderer Bedeutung; etwa 6% aller werktäglichen Wege beziehen sich auf Arztbesuche. In den Interviews wurde deutlich, dass Arztbesuche vorzugsweise gegen 10.00 Uhr, in besonderen Fällen auch gegen 8.00 Uhr absolviert werden.

In der Stadt Overath befindet sich kein Krankenhaus. Insofern müssen die Bürger Overaths auf die Einrichtungen in den Nachbarstädten ausweichen. Neben den Kliniken in Engelskirchen (St. Josef-Krankenhaus) und Bergisch Gladbach-Mitte (Evangelisches und Katholisches Krankenhaus) wird im Wesentlichen das Vinzenz-Palotti-Krankenhaus in Bergisch Gladbach-Bensberg aufgesucht.

Die Erreichbarkeit aller genannten Krankenhäuser mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist durchaus gut. So wird Engelskirchen sowohl mit der Bahn (RB 25) als auch mit dem Bus (Linie 310) vertaktet erreicht. Zu den drei Kliniken in Bergisch Gladbach gelangt man aus allen Stadtteilen mit max. einem Umstieg an allen Wochentagen im 30´- bzw. 60´-Takt.

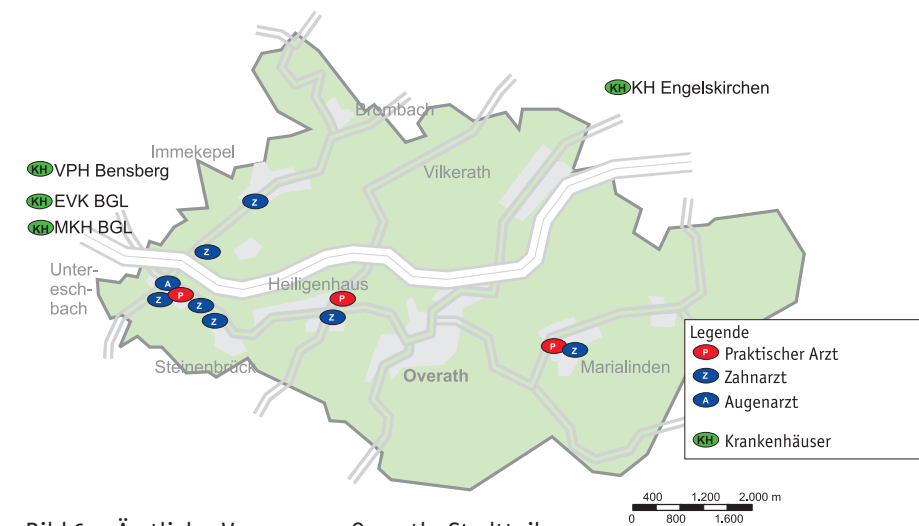


Bild 6: Ärztliche Versorgung Overath, Stadtteile

Die Versorgung mit allgemeinmedizinischen Ärzten beschränkt sich in den Außenorten auf die Stadtteile Untereschbach, Heiligenhaus und Marialinden. Die Stadtteile Immekepel, Steinenbrück, Brombach und Vilkerath bleiben diesbezüglich ohne Versorgung. Außer in Vilkerath haben sich in allen anderen Stadtteilen Zahnärzte niedergelassen. Darüber hinaus konzentrieren sich Facharztpraxen auf den Kernstadtbereich Overaths.

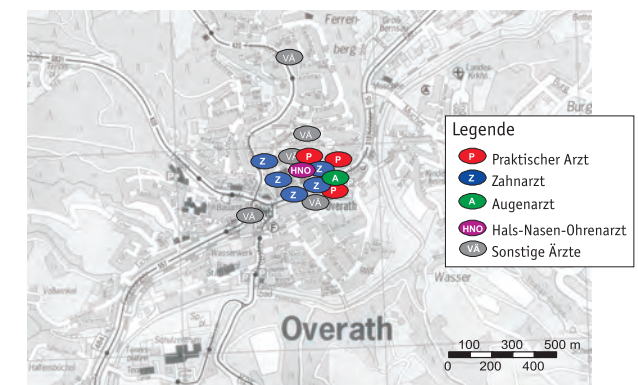


Bild 7: Ärztliche Versorgung Overath, Kernstadt





Gerade der Bereich eher Freizeit bezogener Aktivitäten, wie z. B. der Besuch von sportlichen Veranstaltungen, von Cafes usw. zeigt, dass die Lebenslagen und Lebensweisen älterer Menschen sehr vielfältig sind. So nehmen erwartungsgemäß überwiegend eher junge Alte sportliche Tätigkeiten (z.B. die Teilnahme an Gymnastikkursen) wahr, während Hochaltrige stärker in Seniorentreffs, Altentagesstätten und z. B. Treffen in der Pfarrgemeinde vertreten sind (Frame 2003). Auf eine vollständige Darstellung des Angebots in den Planungsräumen wird aufgrund der Fülle verzichtet. Die explizit auf die Belange älterer Menschen ausgerichteten Veranstaltungen /-orte wurden hinsichtlich ihrer barrierefreien, räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln untersucht.

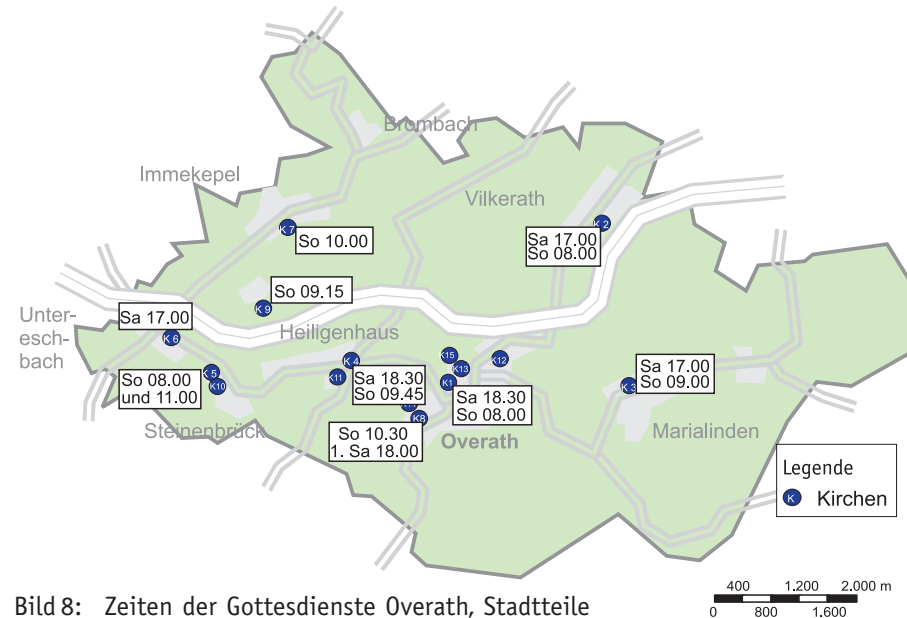


Bild 8: Zeiten der Gottesdienste Overath, Stadtteile



Bild 9: Zugang zur Katholischen Kirche Untereschbach

Außer im Stadtteil Brombach finden samstags und/oder sonntags in allen Stadtteilen Gottesdienste statt. In der Mehrzahl handelt es sich um katholische Kirchen. Lediglich im Kernstadtbereich Overaths und in der Ortslage Neichen befinden sich auch evangelische Kirchen. Mit Ausnahme der letztgenannten sind sämtliche Gotteshäuser auch am Wochenende mit dem ÖPNV erreichbar. Zudem kann insgesamt festgestellt werden, dass die Kirchen allesamt barrierefrei erreichbar sind.

Insgesamt acht Friedhöfe verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. Lediglich in Brombach wird kein Friedhof unterhalten. Im Gegensatz zur guten Erreichbarkeit der Kirchen sind die Friedhöfe – ob ihrer teilweise abseitigen oder topographisch anspruchsvollen Lage – eher weniger gut mit Fahrzeugen des ÖPNV erreichbar. Das gilt insbesondere für die Friedhöfe Rappenhohn, Vilkerath und Untereschbach. Das Erschließungsdefizit am Friedhof Immekepel wird bereits durch den neuen BürgerBus 425 kompensiert. Auch die im Zuge der TaxiBus-Linie 448 (Overath - Vilkerath-Unterheide) zum Dezember 2009 vorgesehene Errichtung einer Haltestelle verbessert die Erreichbarkeit des Friedhofs Vilkerath.

Regelmäßige Seniorentreffs – zumeist kirchlich organisiert – finden turnusmäßig, mit Ausnahme von Brombach in allen Stadtteilen statt. Weitere seniorenrelevante Einrichtungen wie die Bücherei in Overath, diverse Einrichtungen / Veranstaltungen der Volkshochschule sowie das Badino und das Bürgerhaus in Overath sind ob ihrer zentralen Lagen in den Stadtteilen mit Bussen und Bahnen adäquat erreichbar. Auch hier ist die Barrierefreiheit im Wesentlichen gewährleistet.



Bild 10: Zugang zum Bürgerhaus Overath

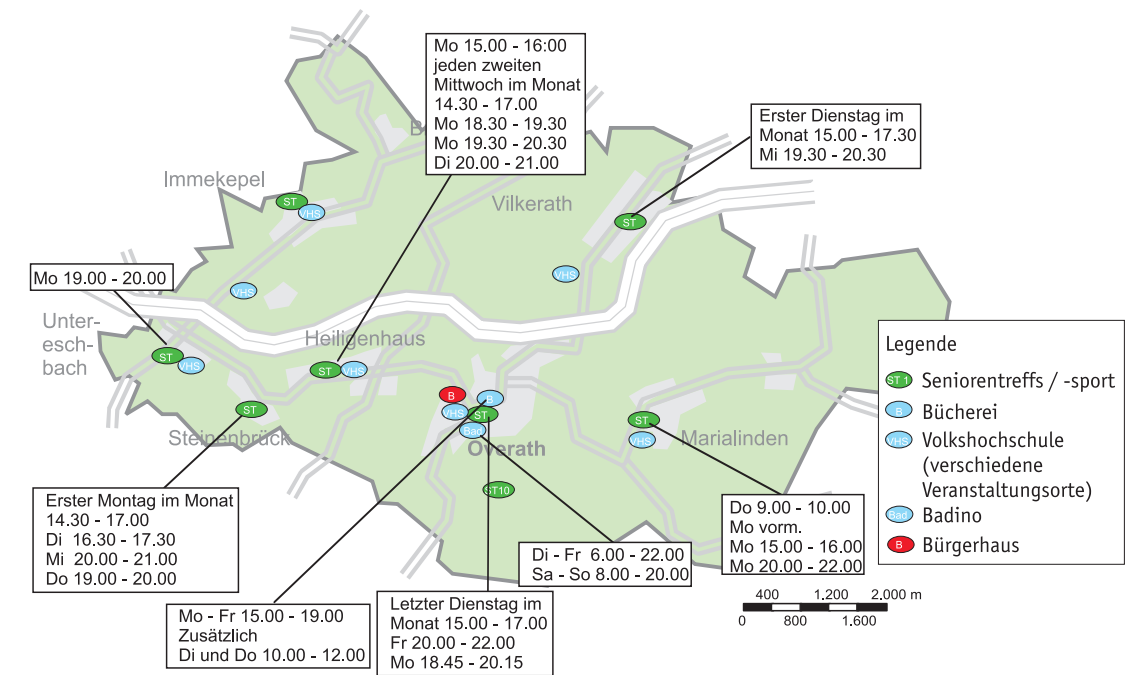


Bild 11: Seniorenrelevante Einrichtungen / Öffnungszeiten Seniorentreffs



Der kommunale Auftrag zur Barrierefreiheit im öffentlichen (Verkehrs-)Raum ergibt sich aus dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG). Der Zielsetzung folgend, mobilitätseingeschränkten Menschen eine selbstberechtigte / selbstverständliche Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, lassen sich zahlreiche positive Beispiele für eine funktionierende Gestaltung öffentlicher Lebensbereiche erkennen. Dennoch besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Dabei können (bereits) durch punktuelle und schrittweise zu realisierende Maßnahmen wesentliche Verbesserungen erzielt werden.

Die fortwährenden Bestrebungen der Stadt Overath hin zu einer barrierefreien Stadtgestaltung sind deutlich erkennbar. Älteren, mobilitätseingeschränkten Bürgern wird so (wieder) mehr und mehr die selbstverständliche Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ermöglicht bzw. vereinfacht.

Die diesbezüglichen Fortschritte beziehen sich jedoch nicht nur auf den Kernstadtbereich, sondern finden sich in allen Stadtteilen mehr oder weniger stark ausgeprägt. Besonders augenfällig ist die insgesamt gute Zugänglichkeit der seniorenrelevanten Einrichtungen (Seniorentreffs, Bücherei, Bürgerhaus) sowie der Gotteshäuser.

Gleichermaßen sind die meisten Bushaltestellen in den verdichteten Siedlungslagen barrierefrei erreichbar, wenn auch niveaugleiche Einstiege in die Fahrzeuge (Hochbord) eher die Ausnahme darstellen.

Im Folgenden sind Beispiele für die barrierefreie Stadtgestaltung in Overath aufgezeigt.

- Eingänge zu seniorenrelevanten Einrichtungen sind angerampft.
- Abgesenkte Bordsteine ermöglichen die problemlose Befahrung / Begehung mit Rollstühlen / Rollatoren



Bild 12: Barrierefreier Zugang  
Katholische Kirche Untereschbach



Bild 13: Barrierefreier Zugang  
RVK-Servicestation

- Querungshilfen an stark befahrenen Straßen sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen unabdingbar, um aktiv am gesellschaftlichen Leben mehr oder weniger normal teilnehmen zu können.



Bild 14: Querungshilfe Overath Kernstadt



Bild 15: Blindenleitlinie

Die Zu- und Abgangswege zu den Bussen sind größtenteils bequem erreichbar und weitestgehend behindertengerecht ausgestaltet.



Bild 16: „Missbräuchliche“ Nutzung Bürgersteig  
Overath Hauptstr.

Negativ in punkto Barrierefreiheit ist dagegen die Situation auf den Bürgersteigen entlang der Hauptstraße in der Kernstadt Overath. Die ohnehin gering bemessenen Querschnitte werden regelmäßig von Schautafeln, Auslagen oder dergleichen des örtlichen Einzelhandels „missbraucht“. Insofern ist die Nutzung der Bürgersteiganlagen zuvorderst für gehbehinderte Menschen (mit Rollatoren / Rollstühlen) nicht oder nur eingeschränkt nutzbar.

Zur Erschließung des westlichen Kernstadtbereichs mit öffentlichen Verkehrsmitteln fehlt für Fahrgäste aus Richtung Bensberg / Untereschbach / Heiligenhaus im Bereich des Rathauses eine Haltestelle (Haltestelle in Gegenrichtung befindet sich unmittelbar vor dem Rathaus). Fahrgäste mit dem Ziel rund ums Bürgerhaus (Einkauf, Senioreneinrichtung, Ärzte) müssen derzeit bis zum Bahnhof fahren und ca. 500 Meter entlang der Hauptstr. (geringer Querschnitt, s. o.) zurückgehen.

Alternativ kann man bereits an der peripher gelegenen Haltestelle Klarenberg aussteigen, muss dann aber einen ca. 300 Meter langen abschüssigen Fußweg bewältigen, der aufgrund des desolaten Oberflächenzustandes des Bürgersteigs für mobilitätseingeschränkte Personen nicht ohne Weiteres nutzbar ist.



Bild 17: Baufällige Haltestellenzuwegung Hauptstr. / Haltestelle Klarenberg

Sind die Zu-/Abwege zu den Bus-Haltestellen noch weitestgehend barrierefrei ausgestattet – auch wenn Hochborde in der Regel fehlen – so entsprechen sowohl der Busbahnhof aber insbesondere der Bahnhof Overath keineswegs den Vorgaben des BGG.



Bild 18: Bussteige Busbahnhof Overath

Der Busbahnhof mit seinen insgesamt sieben Bussteigen weist zum einen viel zu geringe Aufstellflächen und zum anderen zu geringe Absenkungen der Bordsteinkanten aus.



Bild 19: Unterführung Bahnhof Overath keine subjektive Sicherheit

Im Bereich des Overather Bahnhofs besteht für mobilitätseingeschränkte Menschen keine Möglichkeit den südlich gelegenen Bahnsteig (Gleise 2 und 3) zu erreichen. De facto bedeutet dies, dass diese Bürger weder in Richtung Gummersbach / Marienheide fahren noch dass die Züge aus dem Oberzentrum Köln benutzt werden können. Eine früher erlaubte niveaugleiche Gleisquerung (Begleitung durch Mitarbeiter karitativer Einrichtungen) ist seit einigen Jahren bahnsseitig untersagt.



Bild 20: Zugang vom P&R-Platz Bahnhof Overath keine Rampe, keine Aufzüge



Die ÖPNV-Analyse umfasst die auf die fahrweckspezifischen Anforderungen älterer Menschen ausgerichteten zeitlichen Elemente „Fahrtenhäufigkeit“ und „Bedienzeiten“ sowie das räumliche Element des „Haltestelleneinzugsbereichs“.

In Bezug auf eine Untersuchung der zeitlichen Erschließungsqualität durch öffentliche Fahrtenangebote gilt zu berücksichtigen, dass die von Älteren präferierten Fahrtenanlässe in verkehrsschwächeren Zeiten stattfinden. Es erscheint notwendig, auch in diesen Zeitlagen ein ausreichendes Angebot (mindestens einmal stündlich je Fahrtrichtung) vorzuhalten. Ist dies aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich, so besteht eine Mindestforderung in der zeitlichen Berücksichtigung der Öffnungszeiten seniorentypischer Einrichtungen, den Sprechzeiten von Ärzten, Gottesdienste usw.

Insbesondere Ältere sind aufgrund ihrer Mobilitätseinschränkungen und wegen der erhöhten Sicherheitsbedürfnisse auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen, welches eine möglichst hohe Erschließungswirkung zeigt. Die dazu ausgewiesenen Planungsstandards fanden Berücksichtigung.

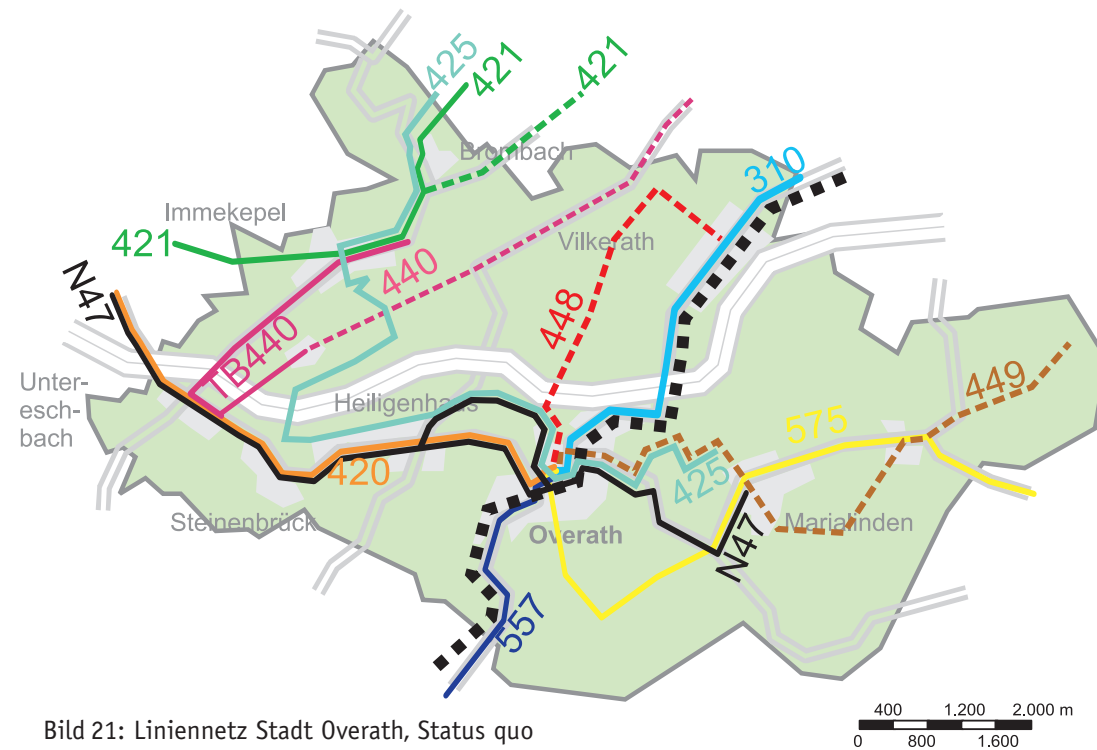


Bild 21: Liniennetz Stadt Overath, Status quo

### Schienerpersonennahverkehr

- Attraktive Schienenanbindung mit dem Haltepunkt „Bf. Overath“
- in/aus Richtung Köln,
- in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten im 30-Min.-Takt,
- in den Schwachverkehrszeiten im 60-Min.-Takt,
- in/aus Richtung Gummersbach / Marienheide im 60-Min.-Takt.

### ÖPNV / Räumliche Erschließung

- Die Haupt-Siedlungslagen sind durch Busse gut erschlossen.
- Erschließungsdefizite bestehen in folgenden Bereichen:
  - Friedhof Vilkerath,
  - Ortslage Schlingenthal (im Einzugsbereich einer Anlage für Betreutes Wohnen).
- Die Erschließungsdefizite in Weißenstein / Burg und Groß-Hurden sind bereits durch den neuen BürgerBus 425 beseitigt.



### ÖPNV / Zeitliche Erschließung

- Das Fahrtenangebot mit Bussen innerorts wie in regionaler Ausrichtung nach Bergisch Gladbach, Lindlar, Gummersbach, Siegburg und Much stellt sich wie folgt dar:
  - Montags bis freitags im 30-/60-Min.-Takt zumeist zwischen 05.00 Uhr und 24.00 Uhr (Ergänzung durch zahlreiche „Schüler-Linienverkehrsfahrten“),
  - samstags im 60-Min.-Takt, mit Ausnahme in Richtung Much – dort im 120-Min.-Takt,
  - sonn-/feiertags alle 60 Min. in Richtung Bergisch Gladbach und Gummersbach sowie alle 120 Min. in Richtung Lindlar, Siegburg und Much.
- Ergänzend findet eine Bedienung der Siedlungslagen entlang der TaxiBus-Linien 448 und 449 (z. B. Rappenhohn, Rott, Federath) an den Werktagen etwa viermal täglich statt.

## Busbahnhof

Um den Anforderungen des BGG zu entsprechen, bedarf die strukturell gute Verknüpfung von Busbahnhof und Bahnhof dringend der Überplanung.

Aus der vorangegangenen Bestandsanalyse wurden für den Busbahnhof Overath folgende wesentliche Defizite festgestellt:

- Fehlende Sitzgelegenheiten auf den Bussteigen,
- Bussteighöhen für niveaugleiche Ein-/ Ausstiege zu gering,
- Bussteigbreiten / Aufstellflächen (u.a. für Rollatorennutzung) zu gering,
- Problematische Zugänglichkeit für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen auf Grund zu geringer Bordsteinabsenkung.

### Maßnahmen:

- Da laut Fahrplan höchstens vier Busse gleichzeitig ankommen bzw. abfahren, Reduzierung von derzeit sieben auf vier Bussteige (ggf. ein zusätzlicher Bussteig für Einsatzfahrzeuge / Pausenzeiten erforderlich),
- Ausbau der gleisnahen derzeitigen Bussteige 1 und 5 (größere Warteflächen, Hochbord),
- Errichtung zusätzlicher Sitzgelegenheiten,
- Absenkung der Bussteigköpfe auf das Fahrbahnniveau.



Bild 22: Beispiel für einen barrierefreien Bussteig

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie sind ähnlich lautende Überlegungen seitens der Stadt Overath angeregt worden. Konkrete Planungen nebst Förderanträgen liegen jedoch noch nicht vor.

## Bahnhof

Zudem weist der unmittelbar an den Busbahnhof angrenzende Bahnhof folgende Mängel auf:

- Kein barrierefreier Zugang zum Mittelbahnsteig,
- Fehlender Aufzug / fehlende Rampe, keine niveaugleiche Quermöglichkeit,
- Einstieg in die Züge wegen zu niedrigem Bahnsteig (38 cm) unkomfortabel / für mobilitätsbeeinträchtigte Personen ohne Hilfe Dritter nicht möglich,
- Subjektive Sicherheit völlig unzulänglich.

### Maßnahmen:

- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs,
- Neugestaltung der Unterführung,
- Installation zweier Aufzüge,
- Anhebung der Bahnsteige auf 76 cm zum niveaugleichen Einstieg.

Die barrierefreie Gestaltung des Bahnhofs ist gleichermaßen Bestandteil der obengenannten Machbarkeitsstudie. Auf Grund der hohen Frequenz von täglich ca. 5.000 Fahrgästen sind sich Verwaltung und Politik über die Notwendigkeit entsprechender Ausbaumaßnahmen bewusst. Konkretere Planungen existieren aber auch hier noch nicht.



Bild 23: Beispiel für einen niveaugleichen Einstieg

## Haltestelle Rathaus

Des Weiteren haben die Untersuchungen im Planungsraum Overath für den westlichen Kernstadtbereich (Einkauf, Bürgerhaus) räumliche Erschließungsdefizite ergeben. Dies resultiert aus der fehlenden Gegenrichtungshaltestelle „Overath Rathaus“ in Fahrtrichtung Overath.

### Maßnahme:

- Einrichtung einer Gegenrichtungshaltestelle Overath Rathaus vor dem Bauamt,
- Ausführung als „Halten am Fahrbahnrand“,
- Bedienung der derzeitigen Haltestelle „Klarenberg“ nur noch im Zuge notwendiger Schulfahrten.

Zum verkehrssicheren Erreichen der bestehenden Haltestelle Rathaus in Fahrtrichtung Heiligenhaus / Bensberg sollte in dem Bereich zwischen Klarenberg und Bauamt eine Querungshilfe errichtet werden. Hier überqueren auch Schüler aus dem Bereich Hauptschule die B 55. Der Fußweg bis zum nächsten lichtsignal-geregelten Fußgängerüberweg im Bereich der Kreuzung Hauptstr. / Siegburger Str. erscheint den meisten Schülern offensichtlich zu weit.

In Abstimmung mit der Stadt Overath ist die Errichtung einer Haltestellensäule vor dem Bauamt für Dez. 2009 vorgesehen. Der Ausbau mit Hochbord und Witterungsschutz kommt ggf. später in Betracht.

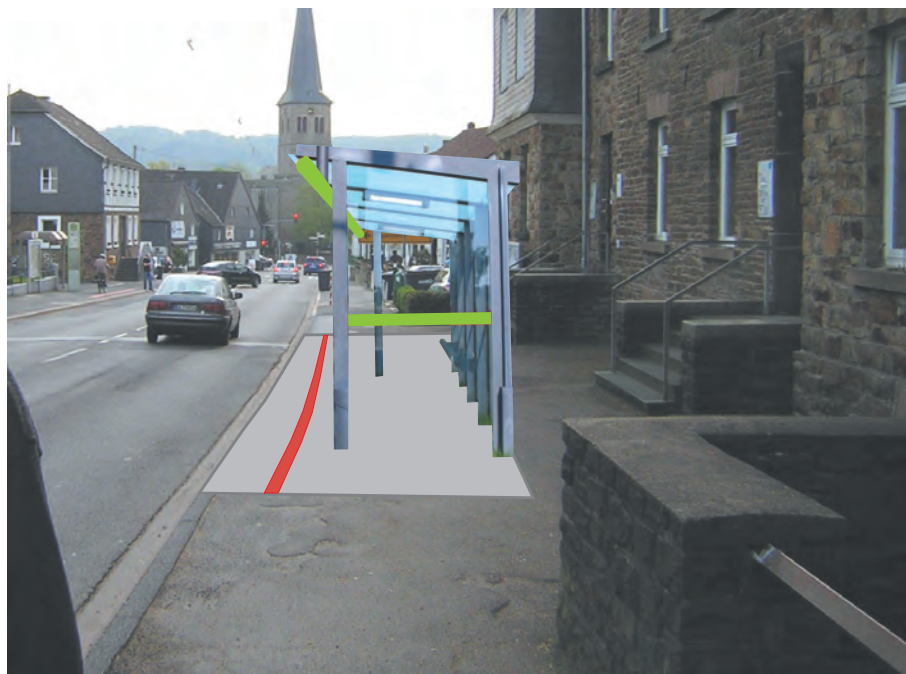


Bild 24: Errichtung Haltestelle Rathaus, Fahrtrichtung Bahnhof

## Aufhebung Erschließungsdefizite

Auch nach Einführung des BürgerBusses 425 (Weissenstein - Overath - Rappenhohn - Groß-Hurden - Immekeppel - Brombach) sind folgende Bereiche ohne ÖPNV-Erschließung:

- „Vilkerath, Friedhof“
- „Ortslage Schlingenthal“ (hier „Betreutes Wohnen“)

### Maßnahmen:

- Einrichtung einer Haltestelle nebst Gegenrichtungshaltestelle im Bereich des Friedhofs Vilkerath (Bedienung im Zuge der TaxiBus-Linie 448 Overath – Vilkerath-Unterheide),
- Durchbindung der TaxiBus-Linie 449 Overath – Marialinden – Federath bis nach Schlingenthal.



Bild 25: TaxiBus zur Aufhebung der Erschließungsdefizite

Da hier neben den Fahrtwünschen der Bewohner des Betreuten Wohnens in Schlingenthal ein nicht unerhebliches privates Interesse des Betreibers zu unterstellen ist, sollte die Umsetzung der Linienverlängerung nur unter der Voraussetzung einer finanziellen Beteiligung des Betreibers konzipiert und realisiert werden. Erste Sondierungsgespräche haben bereits stattgefunden.

Die Stadt Rheinbach liegt im Südwesten des linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreises.

Die siedlungsstrukturellen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte haben sich auf den Zentralort konzentriert. Über die Hälfte der Einwohner lebt in Rheinbach-Innenstadt (ca. 57%). Die restlichen 43% verteilen sich auf die übrigen 9 Stadtteile, wobei die Bevölkerungsanteile in den Außenorten stark variieren - von Wormersdorf mit 3.196 Einwohnern bis Todenfeld mit 349 Einwohnern.

Mit Ausnahme der südlichen Höhenlagen weist das Stadtgebiet nur sehr geringe Höhenunterschiede aus.

- 26.779 Einwohner
- 69,74 km<sup>2</sup> Fläche
- 12,3 km<sup>2</sup> Siedlungsfläche
- 10 Stadtteile
- Verkehrliche Anbindung
  - Anschluss an die Autobahn 61
  - Regionalbahnverbindung Bonn – Euskirchen
- Motorisierungsgrad: 562 Pkw auf 1000 Einwohner

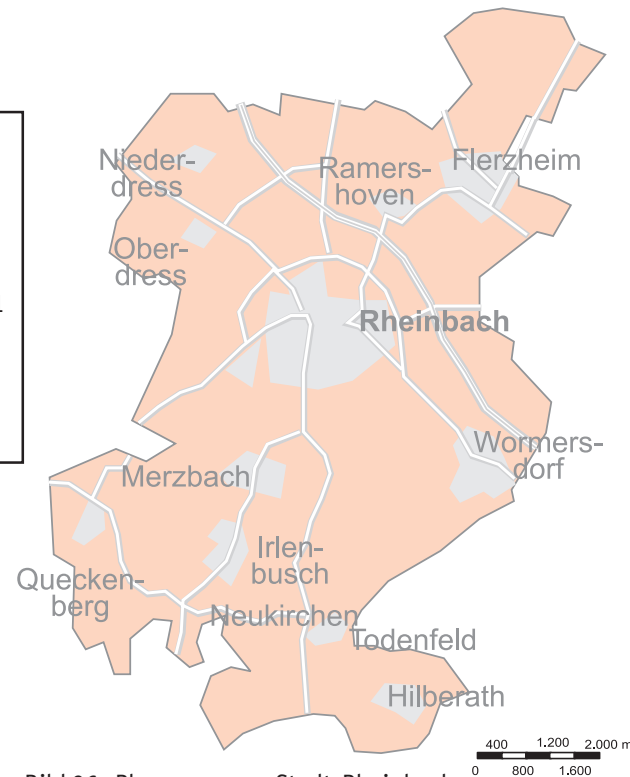


Bild 26: Planungsraum Stadt Rheinbach

Ein Trend zur „Überalterung“ wird auch für Rheinbach bis 2025 prognostiziert:

- Das Durchschnittsalter steigt von 43,2 Jahre auf 47,7 Jahre,
- der Anteil der Kinder und Jugendlichen sinkt von 17,7% auf 14,4%,
- der Anteil der über 65-jährigen erhöht sich von 15,2% auf 16,7% und
- der Anteil der über 80-jährigen steigt von 4,7% auf 7,4%.

Im Verhältnis zur gesamten Wohnbevölkerung sind die Anteile der älteren Menschen in den Stadtteilen etwa gleich hoch (ca. 22%).

Ausnahmslos alle auf die besonderen Belange und Bedürfnisse älterer Menschen ausgerichteten Wohnsituationen konzentrieren sich auf die Innenstadt:

- Haus am Römerkanal mit 128 Plätzen, 2 Kurzzeitpflegeplätzen sowie 25 Plätzen Betreutes Wohnen,
- Malteser Seniorenheim mit 55 Plätzen und
- das im Bau befindliche Seniorenheim Haus Hohenhonnef mit 80 Plätzen.

Das Haus am Römerkanal sowie das Malteser Seniorenheim liegen unmittelbar im Kernbereich von Rheinbach, so dass fußläufig die zentrale Einkaufszone erreicht werden kann. Das Seniorenheim Haus Hohenhonnef im nördlichen Bereich der Innenstadt hat bisher keine ausreichende Anbindung an öffentliche Fahrtenangebote.

Laut Hinweisen befragter Heimleitungen ist in allen Seniorenheimen ein nur geringer Anteil (max. ca. 10%) der Bewohner noch selbständig mobil; zumeist würden diese ausschließlich mit Angehörigen zu familiären Treffen das Haus verlassen.

Des Weiteren liegen sechs Wohnanlagen für ältere Menschen im Zentralort:

- Seniorenwohnung Gerbergasse 12 mit 8 Wohneinheiten,
- Seniorenwohnungen Breslauer Str. 20, 22, 24, 26 mit 42 Wohneinheiten,
- Seniorenwohnung Fliederstr. 3 mit 16 Wohneinheiten,
- Seniorenwohnung Breslauer Str. 28 mit 8 Wohneinheiten,
- Seniorenwohnung Leipziger Str. 2 mit 12 Wohneinheiten und
- Altenresidenz Keramikstr., ohne Angabe der Wohneinheiten.

Die Wohnungen in der Gerbergasse befinden sich in fußläufiger Nähe der historischen Altstadt mit Nahversorgungsangeboten und Gastronomiebetrieben. Für mobilitätseingeschränkte Bewohner aus dem Bereich Breslauer-/Leipzigerstr. (südlicher Innenstadtbereich) sowie Fliederstr. (westlicher Innenstadtbereich) ist die Kernstadt Rheinbach fußläufig zu weit entfernt. Mit den in diesem Bereich relativ großen Haltestellenabständen ist eine gleichermaßen geringe Mobilitätssicherung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben.

Ferner befindet sich ein Mehrgenerationenprojekt „Haus am Campus“ (Hollerithstr.) in Kernstadtnähe in Planung.

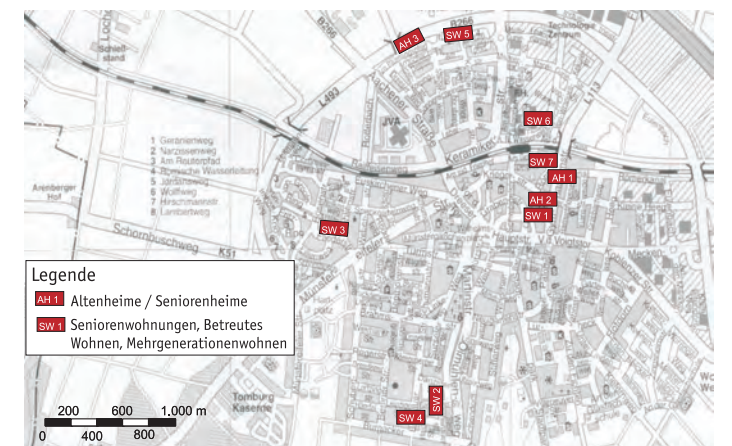


Bild 27: Seniorenwohnungen /-heime in Rheinbach-Innenstadt



## Einkauf & Besorgung

In den Außenorten Rheinbachs ist kaum noch Einzelhandel präsent. In den größeren Ortschaften, wie Wormersdorf, Flerzheim, Oberdrees und Merzbach gibt es einige (wenige) Grundversorgungsangebote.

Die überwiegende Anzahl der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe konzentriert sich auf den Bereich der historischen Altstadt sowie deren Fortführung im Bereich der Straßen „Vor dem Voigtstor“, „Vor dem Dreiser Tor“ sowie im unteren Teil der „Aachener Str.“. Darüber hinaus ergänzen die beiden Nahversorgungsstandorte „Meckenheimer Str.“ und „Alte Molkerei“ die Einkaufspalette insbesondere mit Supermärkten / Discountern. Des Weiteren finden montags und freitags vormittags Markt-Tage im Kernbereich des Zentralortes statt. Die Bewohner der Außenorte können die Nahversorgungsangebote in Rheinbach-Mitte mit den Regionalbussen oder dem Anruf-Sammel-Taxi einmal stündlich erreichen. Eine umstiegsfreie Binnenmobilität im Zentralort Rheinbachs fehlt.

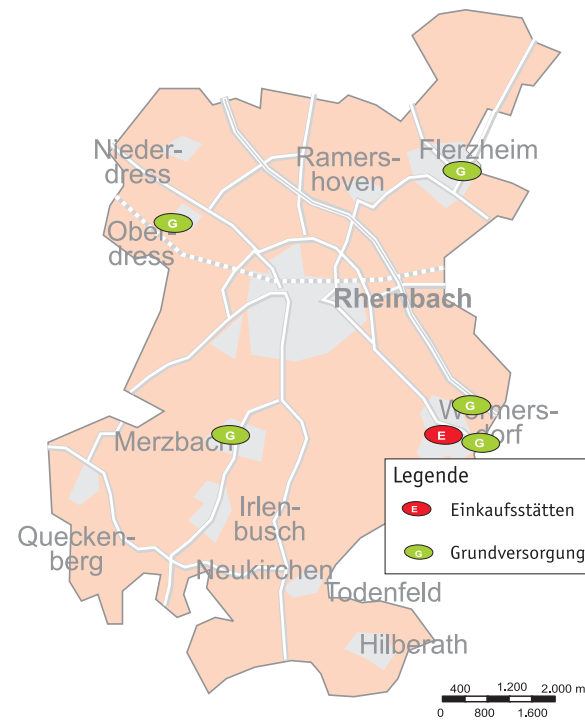


Bild 28: Einkaufsstätten Rheinbach, Stadtteile

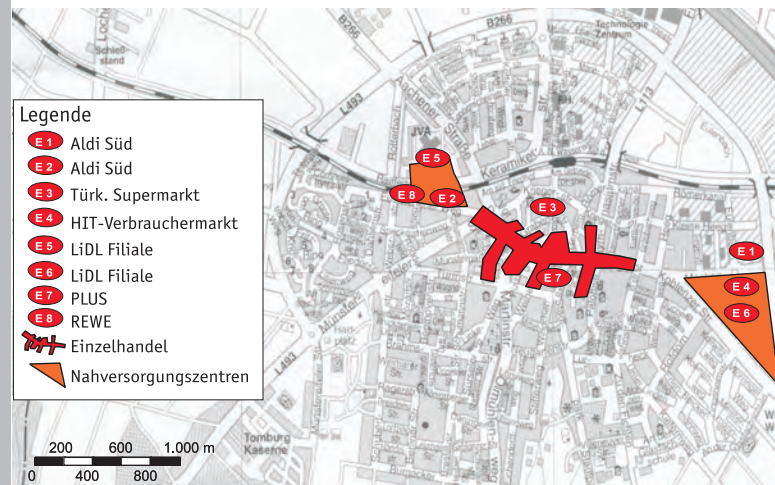


Bild 29: Einkaufsstätten Rheinbach, Zentralort

Waren des täglichen Bedarfs werden in der Innenstadt, größere Beschaffungen in Köln, Bonn oder Euskirchen gekauft. Über die Anbindung an die RB 23 besteht halbstündlich die Möglichkeit nach Bonn und Euskirchen, per Umstieg am Hbf. Bonn auch nach Köln zu fahren.

## Ärztliche Versorgung

Das Krankenhaus in Rheinbach besteht seit dem 1.04.2006 als ambulanter Betriebsteil des Malteser Krankenhauses Bonn / Rhein-Sieg. Eine weitergehende krankenhauserärztliche Versorgung wird über das Malteser-Krankenhaus in Bonn-Hardtberg sowie das Marien-Hospital in Euskirchen sichergestellt.

Fahrten zum Malteser-Krankenhaus in Bonn-Hardtberg sind mit der RB 23 bis / ab Bonn-Duisdorf Bf und einen Umstieg z. B. auf die bzw. von der 606 oder 607 zu realisieren. Über die RB 23 und den Anschlussbus 871 ab Euskirchen Bf können Rheinbacher das Marienhospital erreichen.

Die Entfernung zu den außerhalb liegenden Krankenhäusern wurde – insbesondere von den mobilitätseingeschränkten älteren Menschen – moniert. Aufgrund der teilweise unattraktiven Verbindungen (notwendige Umstiege) werden Fahrten aus dem Rheinbacher Stadtgebiet zu den Kliniken mit öffentlichen Verkehrsmitteln von den interviewten Personen zumeist außer Acht gelassen. Krankenhausbesuche finden hier fast ausschließlich per Mitfahrt im (familiären) Pkw oder per Taxi statt.

In den Außenorten finden sich kaum noch ärztliche Praxen. Ausschließlich in den Ortsteilen Flerzheim und Wormersdorf kann man noch von einer ärztlichen Grundversorgung sprechen (jeweils eine allgemeinmedizinische Arztpraxis in beiden Ortsteilen sowie eine Zahnarztpraxis in Wormersdorf).

Das Gros der Arztpraxen konzentriert sich auf den Zentralort. Das Ärztezentrum sowie ein Ärztehaus liegen in unmittelbarer Nähe zum Stadtkern (Gerbergasse und Himmeroder Wall). Ein weiteres Ärztehaus wird gerade im nördlichen Innenstadtbereich bezogen (Keramikerstr.).

Dem von älteren Menschen wiederholt vorgetragenen Bedarf zur Erschließung des neuen Ärztehauses mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde seitens der RVK bereits Rechnung getragen: In Abstimmung mit dem Kreis (als ÖPNV-Aufgabenträger) und der Stadt Rheinbach wird die Linie 805 ab Dezember 2009 diese Funktion übernehmen.

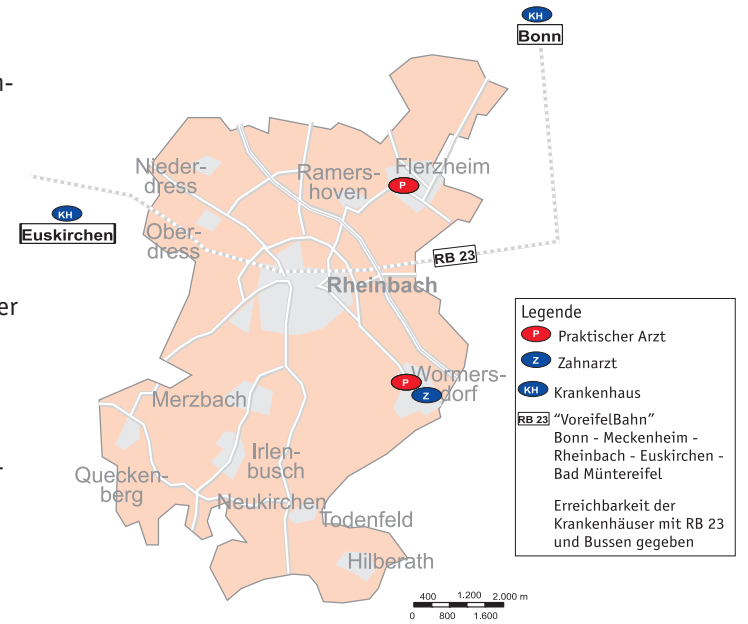


Bild 30: Ärztliche Versorgung Rheinbach, Stadtteile

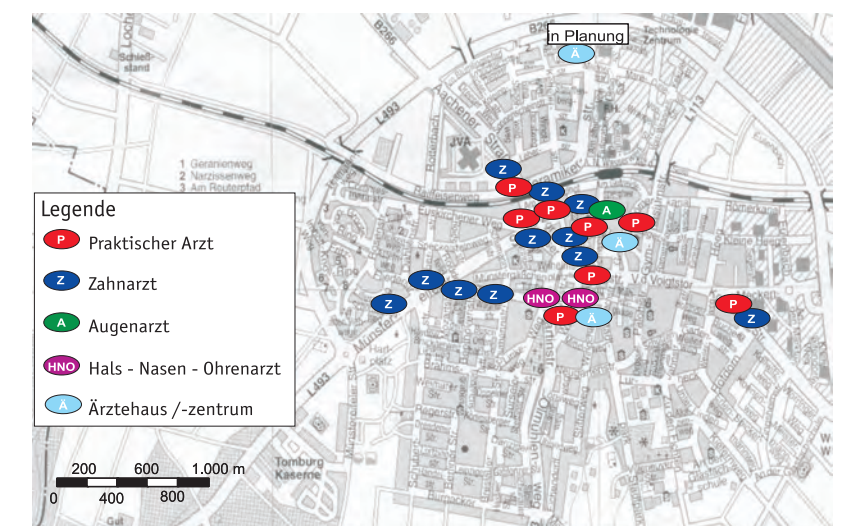


Bild 31: Ärztliche Versorgung Rheinbach, Zentralort





# Sonstige Ziele

In acht Außenorten befinden sich Kirchen, in sieben nebst angegliederten Friedhöfen. In drei Ortschaften werden von den dortigen Kirchengemeinden Seniorentreffs organisiert sowie in vier Außenorten Pfarrbüchereien unterhalten. In Wormersdorf und Niederdress veranstalten die Arbeiterwohlfahrt sowie in Flerzheim die Freie Frauengemeinschaft Seniorentreffen.

In den Außenorten werden die Gottesdienste zu unterschiedlichen Zeiten, insbesondere sonntags vormittags zwischen 9.30 Uhr und 12.00 Uhr, abgehalten. Die Öffnungszeiten der Pfarrbüchereien in den Außenorten variieren nach Wochentag und Uhrzeit (jeweils zwei Stunden an einem ausgewiesenen Wochentag). In den Außenorten finden die Seniorentreffs im Monatsturnus an unterschiedlichen Werktagen zur Nachmittagszeit statt.

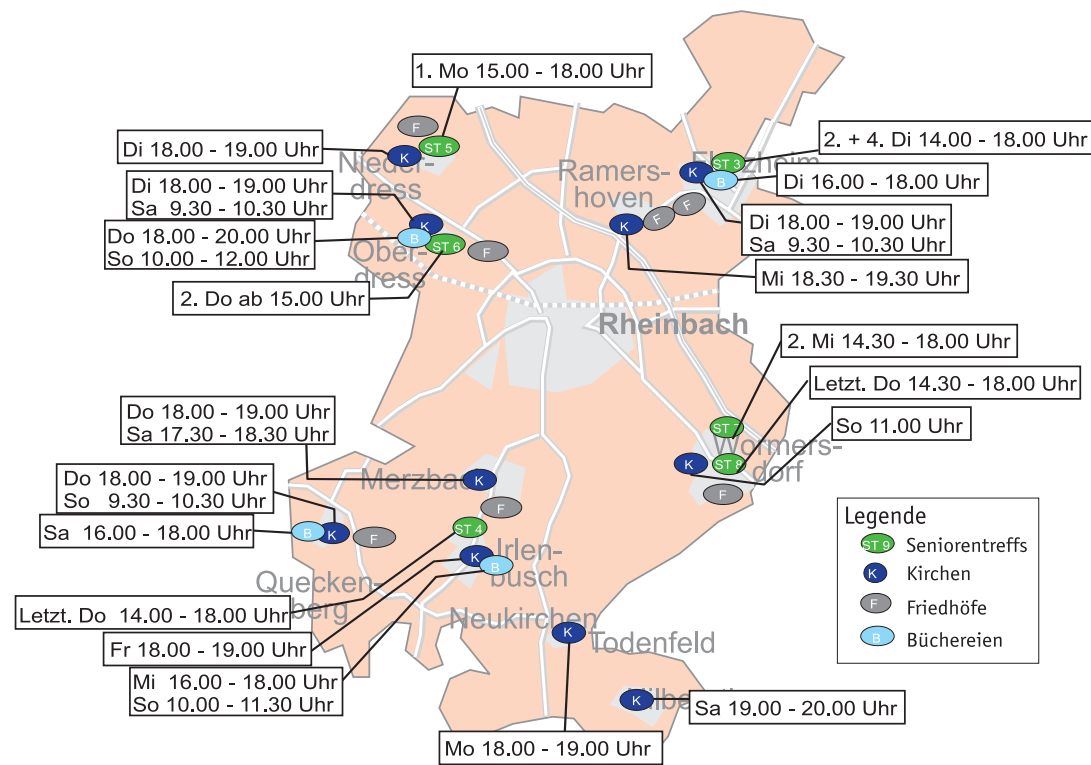


Bild 32: Seniorenrelevante Einrichtungen / Öffnungszeiten Seniorentreffs

Die Kirchen, Friedhöfe, Pfarrbüchereien und Seniorentreffs sind zumeist zentral gelegen und fußläufig zu erreichen. Zu den Seniorentreffs in Wormersdorf und Niederrees werden Fahrdienste für gehbehinderte Menschen von der AWO durchgeführt. Der Seniorentreff in Neukirchen ist für Besucher aus dem Bereich Merzbach und Kurtenberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur eingeschränkt (Hinfahrt ist möglich; Rückfahrt nicht) erreichbar. Der Friedhof in Neukirchen ist nicht an den ÖPNV angebunden und nur über eine Treppe begehbar.

Fünf weitere Kirchen und drei Friedhöfe liegen in der Innenstadt. Unabhängig von den Seniorenwohnheimen werden in der Innenstadt weitere sechs Seniorentreffs /-cafes von kirchlichen Gemeinden, politischen Parteien oder kommerziellen Veranstaltern angeboten. Darüber hinaus gibt es einen „Mittagstisch für Senioren“ in der Brahmstraße.

Die Altenhilfe Rheinbach bietet ein umfangreiches Programm (Ausflugsfahrten, Sportkurse usw.) für Senioren an. Weitere soziale Dienste, die das „Aufgehoben-sein“ in Rheinbach gerade für ältere Menschen fördern, runden das Bild ab.

Ferner liegen zwei öffentliche Büchereien im Zentralort. Insgesamt ist das Sport- wie Kulturangebot in Rheinbach recht ausgeprägt. Neben einem Stadttheater sind die Volkshochschule wie auch das Freizeitbad „Monte Mare“ zu nennen.

Wie in den Außenorten variieren die Gottesdienstzeiten nach Wochentagen. Die evangelische Kirche bietet sonntäglich einen Fahrdienst für ältere Menschen an.



Bild 33: Pfarrzentrum St. Martin

Ein „Mittagstisch für Senioren“ wird von montags bis freitags (außer mittwochs) von der Caritas angeboten. Die Erreichbarkeit dieses Angebots stellt gerade für ältere (mobilitätsbeeinträchtigte) Interessenten ein Problem dar.

Der Waldfriedhof in Rheinbach ist im Rahmen von AST-Fahrten angebunden. Offensichtlich - ob fehlender Information und mangelnder Verstehbarkeit - wird die Erreichbarkeit allerdings moniert.



Die Stadt Rheinbach hat gerade im Zentralort über zahlreiche bauliche Maßnahmen schon viel für eine gleichberechtigte Teilhabe ihrer (mobilitätseingeschränkten) älteren Bürger und Bürgerinnen geleistet. Die seniorenrelevanten Einrichtungen und Ziele sind nahezu ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar; die Verkehrsinfrastrukturen weitgehend barrierefrei. Gleiches gilt für die Zu-/Abgänge im ÖPNV.

Einige positive Beispiele sind im Folgenden dargestellt:

An zentralen Plätzen neben Treppenabgängen finden sich Rampen und Handläufe.



Bild 34: Deinzer Platz

Höhenunterschiede zwischen Bordsteinkante und Straßenflächen wurden an stark frequentierten Wegen nivelliert.



Bild 35: Nahezu niveaugleiche Bordsteinabsenkung

Die Zu-/Abgänge zu Senioreneinrichtungen sind mit Rampen / (elektrischen) Sitzaufzügen ausgestattet.



Bild 36: Zugang zur Kirche St. Martin

Die Zu-/Abgangswege zum ÖPNV sind vielerorts barrierefrei. An zahlreichen Stellen im Stadtgebiet gibt es Verweil-/ Ruhemöglichkeiten.



Bild 37: Hauptstr.

Als weitere Verbesserungen kommen in Betracht:

Eine Verbreiterung von Bürgersteigen. Im Zentralort sind die Bürgersteigquerschnitte zum Teil gering.

Die Einrichtung einer Fußgängerquerungshilfe in der Hauptstraße (auf Höhe der Raiffeisen-Passage), die (insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten) den problemlosen Straßenseitenwechsel auch für ältere / mobilitätsbeeinträchtigte Menschen ermöglicht.



Bild 38: Hauptstr.

An der Haltestelle „Hauptstraße“ fehlt neben einer Wetterschutzeinrichtung, auch ein Hochbordstein zum niveaugleichen Ein-/Ausstieg.



Bild 39: Hauptstr.



## Schienenpersonennahverkehr

- Attraktive Schienenanbindung mit der Regionalbahn RB 23 und dem Haltepunkt „Rheinbach“
- in / aus Richtung Bonn
- in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten im 30-/15-Minuten-Takt
- in den Schwachverkehrszeiten im 60-Minuten-Takt
- in / aus Richtung Euskirchen im 30-Minuten-Takt

## ÖPNV / Räumliche Erschließungsqualität

- Die Haupt-Siedlungslagen sind durch das Bus-Fahrtenangebot erschlossen.
- Erschließungsdefizite werden weitestgehend durch AST-Verkehr kompensiert.
- Nicht angebunden ist der Friedhof in Neukirchen.

## ÖPNV / Zeitliche Erschließungsqualität

- Das Fahrtenangebot mit den Regionalbussen in / aus Richtung Bonn, Bad Godesberg, Euskirchen, Meckenheim, Swisttal und Altenahr gewährleistet – mit Ausnahme einer Bedienung der südlichen Höhegebiete – ein mindestens stündliches Angebot von den Außenorten in die Innenstadt bzw. in Gegenrichtung.
- Die Anbindung der südlichen Höhegebiete an die Innenstadt ist unzureichend. Übereinstimmend wurde dies auch im Zuge der Nahverkehrsplanungen des Rhein-Sieg-Kreises festgestellt und dort bereits entsprechende Verbesserungsmaßnahmen mit TaxiBussen erarbeitet. Laut Beschluss des Kreistages ist die Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2009 / 2010 vorgesehen.
- Je nach Buslinie variieren die Betriebszeiten. Zumeist wird eine Busbedienung zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr aufrecht erhalten.
- Die zeitlichen Bedienungsdefizite werden durch das AST aufgefüllt; dies betrifft insbesondere die Schwachverkehrszeiten.

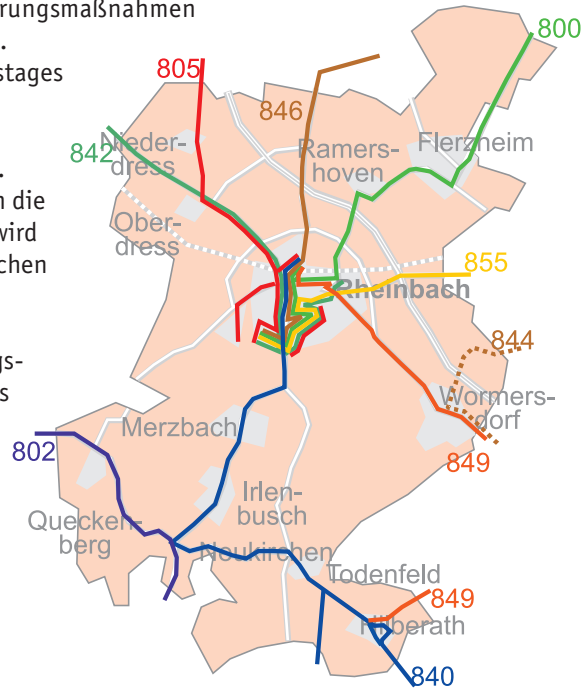


Bild 40: Liniennetz Stadt Rheinbach, Status quo



Bild 41: Bus-Schiene-Verknüpfung Bf Rheinbach

- Der AST-Verkehr wird in 4 Bedienungskorridoren mit jeweils unterschiedlichen Bedienungszeiten und Fahrtrichtungsbezügen angeboten. Bereits in den Interviews wurde darauf verwiesen, dass das Fahrtenangebot „nicht verstanden“ wird und in Teilen auch nicht bekannt ist.
- Viele ältere Menschen wünschen sich gerade in der Innenstadt eine kleinräumigere Bedienung, die die Innenstadtbereiche – umstiegsfrei – verbindet und gleichermaßen die Einkaufsstätten / Discounter erschließen.

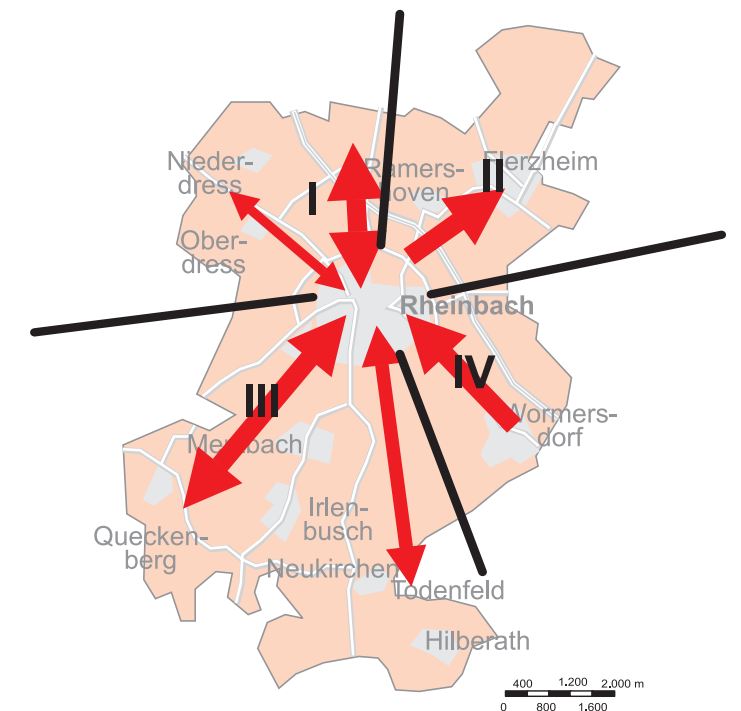


Bild 42: Fahrtrichtungsbezüge des AST-Verkehr Stadt Rheinbach



Aufgrund der Raumstruktur Rheinbachs konzentrieren sich die ÖPNV-Angebotsmaßnahmen auf die Innenstadt. ÖPNV-Defizite, die die Bedienung der südlichen Höhegebiete Rheinbachs betreffen, werden in der aktuellen Nahverkehrsplanung des Rhein-Sieg-Kreises berücksichtigt. Aufgrund der per Kreistagsbeschluss vorgesehenen Umsetzung im Dezember 2009 bleiben entsprechende Angebotsüberlegungen an dieser Stelle ohne Beachtung.

Offensichtlich bestehende Erreichbarkeitsprobleme älterer mobilitätsbeeinträchtigter Menschen im Zentralort Rheinbach führten zu der Überlegung, als ergänzendes Fahrtenangebot einen sogenannten „FlexBus“ zu konzipieren. Dessen Merkmale sind:

- Linienverkehr von Haltestellen zu Haltestellen.
- Erschließung der Seniorenwohnanlagen, Nahversorgungseinrichtungen und sonstigen, für ältere Menschen relevanten Ziele und Einrichtungen.
- Bedienung an allen Wochentagen zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr im Stundentakt.
- Auf Wunsch (mit telefonischer Voranmeldung) wird der Fahrgast im Einzugsbereich der Linie (Innenstadt) auch zu Hause abgeholt und / oder unmittelbar ans Ziel gebracht.
- Der Fahrpreis entspricht dem VRS-Tarif (aktuell Einzelfahrtticket Preisstufe 1a = 2,00 € / Kurzstrecke 1,60 €). Für die Von- bzw. Zu-Haus-Bedienung wird jeweils ein Zuschlag von 1,00 € erhoben.

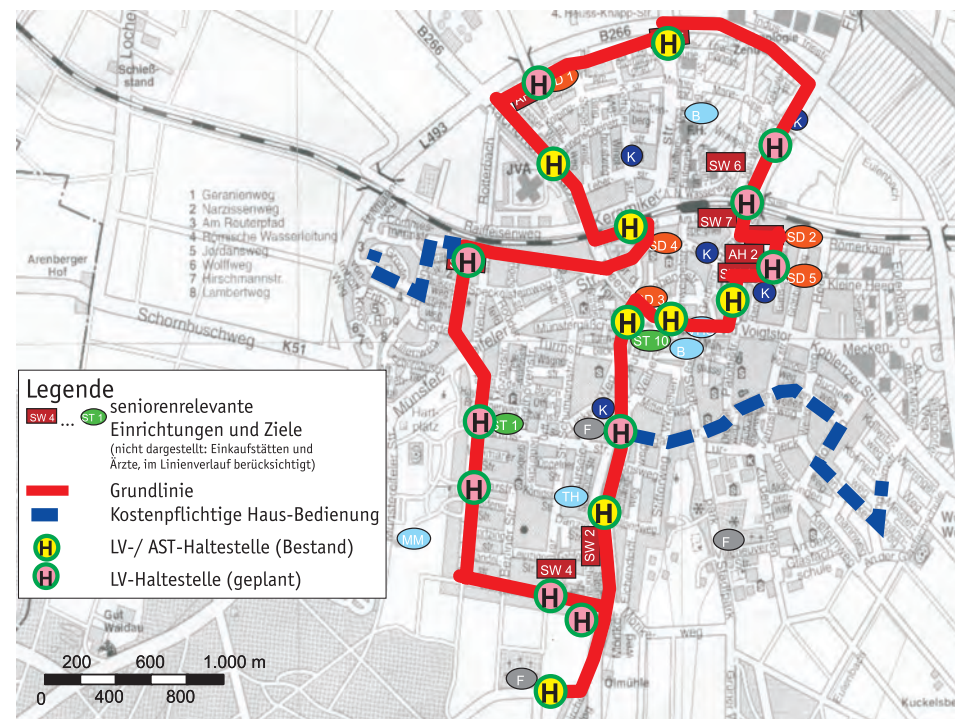


Bild 43: Linienerlauf FlexBus

- Zum Einsatz kommt ein Kleinbus mit besonderen Ausstattungsmerkmalen (Rampe, Lift, breiter Ein-/ Ausstieg, Stellflächen für Mobilitätshilfen und Einkaufsgut usw.).
- Sobald die technischen Voraussetzungen erfüllt sind, soll das Fahrzeug elektromotorisch angetrieben werden.
- Das Fahrpersonal wird hinsichtlich der Beförderungsbelange älterer Menschen (u.a. Hilfe bei Ein- und Ausstiegen) besonders geschult.

Zur Einführung des FlexBusses ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit in den Seniorentreffpunkten angezeigt. Dazu zählt die Vorstellung des Busses, ggf. einzelner Fahrpersonale, Ausgabe von befristeten Probefahrkarten sowie unmittelbar stattfindenden Probefahrten.

Eine Durchführung des Fahrtenangebots wäre über ein bürgerschaftliches Engagement denkbar (BürgerBus-Verein). Ggf. könnten auch die örtlichen Taxi-Unternehmen mit (Teilen) der Durchführung beauftragt werden. Sinnvoll erscheint es, bestehende gemeinnützige Fahrdienste zu integrieren.

Zur späteren Umsetzung bedarf es - nicht zuletzt aufgrund der zur FlexBus-Finanzierung notwendigen Kostendeckungsbeiträge - vorab entsprechender politischer Beschlussfassungen.

### Senioren-MobilitätsManagement (SEMM)

Nicht zuletzt die Anmeldevoraussetzung im FlexBus-System bei einer Haus-Zu-Haus-Bedienung, mündet in der Idee eines speziellen Mobilitätsmanagements für Senioren, und zwar mit folgenden Merkmalen:

- In der Stadt Rheinbach wird eine leicht merkbare Telefonrufnummer sowie eine (verlinkte) Internetadresse ausgewiesen, unter der über die verschiedenen Fahrtenangebote (einschließlich der gemeinnützigen Fahrdienste) informiert wird.
- Zugleich werden die verschiedenen Fahrtenangebote so integriert, dass ein hohes Maß wirtschaftlicher Synergien erzielt wird.

Ältere Menschen können so „vertraulich“ ihre Fragen zur Mobilität klären sowie eventuelle Fahrtwünsche anmelden. Das gilt auch für die Anmeldung einer evtl. gewünschten Von-/ Zu-Haus-Bedienung.

Die Mobilitätszentrale der RVK in Kall bietet hierzu beste Voraussetzungen.

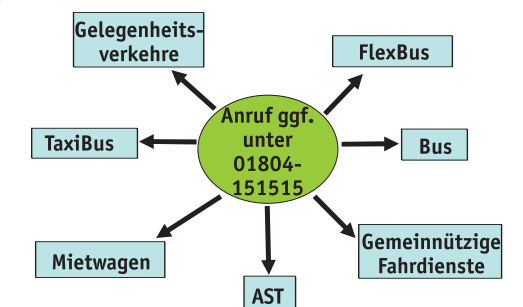


Bild 44: Struktur SEMM



Die zentralen Haltestellen in Rheinbach, Rheinbach Bf, Hauptstraße, Grabenstr. und Wilhelmsplatz weisen aus Sicht mobilitätsbeeinträchtigter Menschen folgende Mängel aus:

- Fehlende Wetterschutzeinrichtung und fehlender Hochbord an der Haltestelle „Hauptstraße“,
- unzureichende Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen Rheinbach Bf, Hauptstraße, Grabenstr. und Wilhelmsplatz.

### Maßnahmen:

- Ausstattung der zentralen, im Einkaufsbereich liegenden Haltestelle „Hauptstraße“ mit Wetterschutzeinrichtung und Hochbordstein,
  - Ausgestaltung in der Form „Halten am Fahrbahnrand“.
- Dies ist problemlos möglich, da die vorhandene Haltestellenbucht heute durch haltende / parkende Fahrzeuge blockiert ist. Und die Busse insofern ohnehin bereits am Fahrbahnrand halten müssen.



Bild 45: Errichtung einer Wartehalle an der Haltestelle Hauptstr.

Die sichere Straßenquerung ist während der Bushalte durch die Busse gewährleistet, da sie das Vorbeifahren blockieren. Zu anderen Zeiten wäre eine markierte Querungshilfe nicht nur den älteren Menschen dienlich.

In diesem Zusammenhang ist zu erwägen, die gegenüber liegende Freifläche dergestalt mit der neu zu errichtenden Haltestelle zu verbinden, dass daraus eine witterungsgeschützte Querung, glasgedeckt sogar ein „Rheinbacher Tor“ entsteht.

- Montage einer dynamischen Fahrplananzeige sowie Anforderungstaste zur dynamischen, akustischen Fahrtsansage an allen vier Haltestellen,
- Fahrtenansage für (sehbehinderte) ÖPNV-Nutzer auf Tastendruck.



Bild 46: Haltestelle Wilhelmsplatz



Bild 47: Haltestelle Grabenstr.



Bild 48: Visuelle und akustische Fahrgastinformation

Selbstverständlich sind die Elemente als integrierte Bestandteile der modernen RVK-Haltestellensäulen zu gestalten.

Ggf. ist in einem späteren Ausbaustadium darüber zu befinden, auch folgende Zentralhaltestellen in den Außenorten entsprechend nachzurüsten:

- Niederdrees,
- Oberdrees Ort,
- Flerzheim Mitte,
- Wormersdorf Denkmal,
- Hilberath,
- Neukirchen,
- Merzbach.



Mit der demografischen Entwicklung geht die zunehmende Nutzung von Mobilitätshilfsmitteln einher. Insbesondere Rollatoren sind schon heute aus dem öffentlichen Raum kaum mehr wegzudenken. Hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird dadurch die Notwendigkeit barrierefreier Zu-/ Abgänge und niveaugleicher Ein-/ Ausstiege unterstrichen. Doch auch in den Fahrzeugen müssen die so genannten Sondernutzungsflächen auf den zunehmenden Platzbedarf ausgerichtet werden.



Im Weiteren geht es darum, die Mobilitätshilfsmittel in den Fahrzeugen sicher abstellen zu können. Bedauerlicherweise unterliegt die Herstellung der Rollatoren keinerlei Normierung, die es erlauben würde, in den Fahrzeugen einheitliche Arretierungsmöglichkeiten zu schaffen.

Um dennoch eine sichere Beförderung der Mobilitätshilfsmittel zu ermöglichen, hat die RVK einen Haltegurt entwickelt (und patentieren lassen), mit dem verschiedene Mobilitätshilfsmittel (Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder usw.) während der Fahrt befestigt werden können.



Bild 49: Haltegurt (für Rollatoren) in RVK-Bussen

Durch eine Prüfung bei der DEKRA wurde die Sicherheit des Haltegurtes betätigt. Nachdem die eigenen Fahrzeuge der RVK bereits damit ausgestattet sind, erfolgt die Ausrüstung nun auch in den Fahrzeugen der Auftragsunternehmen.

Die vorgesehenen Marketingmaßnahmen zielen in erster Linie auf die Initiierung von Kommunikation.

Basierend auf den Erkenntnissen der Kommunikationsforschung, von denen am ehesten eine erfolversprechende Ansprache älterer Menschen zu erwarten ist.

Verkürzt dargestellt geht es darum, den „ÖPNV zum Thema“ zu machen. Die Bürgerinnen und Bürger in den ausgewählten Kommunen emotional anzusprechen, untypische vielleicht sogar überraschende Aktionen zu realisieren, sie zu verblüffen. Auch oder gerade den ÖPNV stärker im Sinne kommunaler Identität zu verankern / vermarkten.

Insofern sind die im Folgenden ausgewiesenen Maßnahmen daran ausgerichtet, für den ÖPNV Aufmerksamkeit zu schaffen, „ihn“ mit positiven Erlebnissen zu besetzen oder das Thema „mobil sein in unserer Stadt“ auszugestalten.

Die implizite Botschaft zielt darauf, dass man im Bus einzigartige Dinge erleben kann.

### Haltestellengewinn

In Wettbewerben werden namentliche Haltestellen als Gewinne ausgelobt und (wie Ersatzhaltestellen) in wohnstandortnahen Linienverläufen für begrenzte Zeiten errichtet.

### Mobiles Heimaträtsel

Über die LCD-Monitore werden zwischen den Haltestellenanzeigen ortsbezogene Bilder eingeblendet. Es geht einzig um die Spekulation und Kommunikation darüber, welches Motiv abgebildet ist. Die Motive können von Kunden eingereicht werden.

### EhrenbürgerBus

Menschen, die sich vor Ort im Alltag „verdient gemacht“ haben und mit einer entsprechenden Veröffentlichung einverstanden sind, werden zeitweise dadurch geehrt, dass Busse nach Ihnen benannt werden. Kleine Informationstafeln außen und innen informieren über den Namen und den Anlass.

### Tag des Stuhls

Im weiteren Sinne der Mobilitätssicherung werden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, an einem „Tag des Stuhls“ Sitzangebote vor ihren Häusern zu schaffen, auf denen man verweilen, sich ausruhen und miteinander reden kann.



Bild 50: Ein erstes Angebot

Sowohl hinsichtlich der Wahrnehmung des vorhandenen ÖPNV-Angebots als auch in den Möglichkeiten seiner Nutzung sind ältere Menschen eine besonders betreuungsbedürftige Zielgruppe. Will man sie für den ÖPNV gewinnen bzw. ihre Mobilität verbessern, so sind personale Information und Betreuung unerlässlich. Dies mit dem identitätsstiftenden Merkmal der Nachbarschaftshilfe zu verknüpfen, ist Grundgedanke der folgenden Maßnahmen.

### Nachbarschaftshilfe in Sachen Mobilität

In der Zielsetzung, dass „Einer im Dorf Bescheid weiß“, werden örtliche Meinungsführer (z. B. Ortsvorsteher, Vereinsvorsitzende) zur gegenseitigen ÖPNV-Beratung motiviert. Wie zu allen anderen Fragen auch, sollen sie als authentische Mittler der Mobilitätssicherung älterer Menschen fungieren. Sie müssen nicht „alles wissen“, sondern wissen, wie man an die richtige Information gelangt. Dazu werden sie ausgebildet, betreut und mit „Probefahrkarten“ ausgestattet. Als Anerkennung für ihr ehrenamtliches Engagement erhalten sie zudem „eigene“ Zeitfahrkarten.

### Servicepersonal an Haltestellen / in Fahrzeugen



Bild 51: Selbstverständliche Hilfe, wo sie gebraucht wird

An stark frequentierten Haltestellen und / oder in nachfragestarken Linien wird in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten Hilfs- bzw. Servicepersonal eingesetzt, dass Hilfestellung beim Ein- / Ausstieg, Arretieren des Rollators leistet, Fragen zu Bus und Bahn beantwortet usw. Auch bei dieser Maßnahme wäre die Einbindung ehrenamtlicher Mitarbeiter von Interesse, ggf. könnte auch eine (Teil-) Finanzierung durch Arbeitsämter erfolgen.

Idealerweise könnten die genannten Maßnahmen zu Sicherheit und Service im Planungsraum Overath etabliert werden. Seit ca. fünf Jahren ist hier der „Ehrenamtliche Seniorenservice in Overath“ E.S.S.i.O. aktiv.

Die Koordinationsstelle nimmt Anfragen und Hilfeersuchen entgegen und vermittelt zwischen ehrenamtlichen Helferinnen / Helfern und den Hilfesuchenden. Mit Ausnahme der Pflege- und Rechtsberatung werden jedwede Hilfestellungen vermittelt, angefangen von kleineren Reparaturen im Haushalt bis hin zur Begleitung zu Arztbesuchen oder Einkäufen.

In ersten Gesprächen wurde seitens der E.S.S.i.O.-Leitung durchaus Interesse bekundet, ihr Spektrum um die obengenannten Aufgaben zu erweitern.

### ... Abrechnung und Kontrolle alternativer Betriebsformen

Nach zahlreichen Vorläuferprojekten konzipierte die RVK 2002 ein bundesweites Referenzprojekt im Kreis Euskirchen; dessen wesentliche Merkmale waren ein kreisweit einheitliches Fahrtenangebot mit Bussen, TaxiBussen und AST im 60-Min.-Takt an allen Wochentagen von frühmorgens bis spätabends.

Zur Disposition, Abrechnung und Kontrolle der beauftragten Fahrten im TaxiBus- und AST-Verkehr wurde eine spezielle Software entwickelt. Mittlerweile erstreckt sich deren Nutzung nicht nur auf alle TaxiBus- und AST-Verkehre der RVK, sondern schrittweise auch auf zahlreiche Anwendungsfälle außerhalb des Bedienungsgebietes der RVK. Die Nutzungsstruktur reicht vom Ankauf bzw. dem Leasing der Software über den Internetzugriff auf die bei der RVK gepflegten Daten Dritter bis hin zur vollständigen Dispositions-, Abrechnungs- und Controllingdienstleistung durch die RVK.

Seit 2008 wird dieses Angebot zentral im Dienstleistungszentrum Bahnhof Kall (Kreis Euskirchen) an allen Wochentagen nahezu rund um die Uhr erbracht.

Um auch den für die Stadt Rheinbach konzipierten FlexBus als weitere Form der differenzierten Bedienung disponieren, abrechnen und kontrollieren zu können, wurde ein weiteres Softwaremodul entwickelt. Zwischen nachfragegesteuerten linien- und flächenerschließenden AST-Verkehren ist es möglich so auch sporadische Abweichungen vom Linienweg (Haus-zu-Haus-Bedienung) zu disponieren. Dabei werden die Fahrplan-Folgezeiten automatisch um die Abweichungszeiten ergänzt. Sobald ein Kunde die Abholung abseits des Linienweges (telefonisch) anmeldet, wird für das mit der Fahrtendurchführung beauftragte Unternehmen ein entsprechender Auftrag generiert. Auch hierbei werden mehrere Anmeldungen zu wirtschaftlichen Fahraufträgen gebündelt.

Das Modul der Referenzstrecken bietet eine weitere Möglichkeit zur Effizienzsteigerung. Um die abgerechneten Taxameterwerte validieren zu können, sind dazu gängige Abkürzungswege in dem Programm hinterlegt.



Bild 52: Dienstleistungszentrum Bahnhof Kall Dispositionszentrale

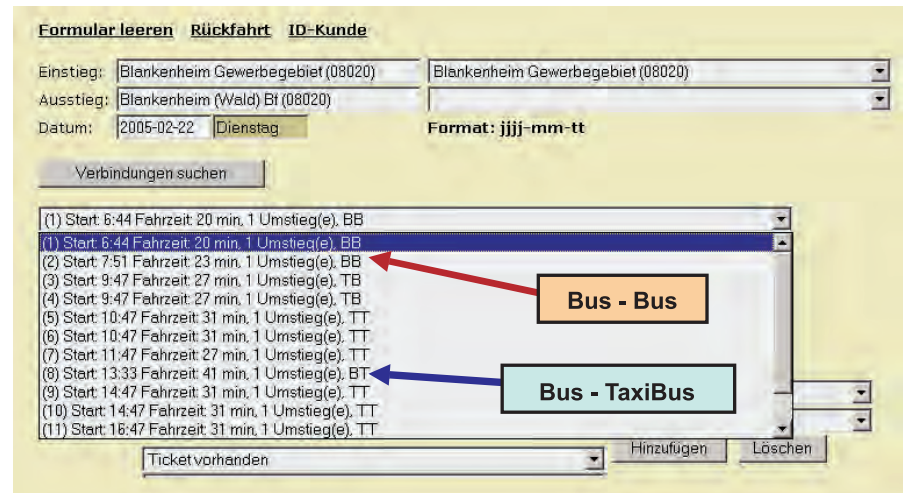


Bild 53: Dispositionssoftware, Umsteigebeziehungen

Ein weiterer großer Vorteil der eingesetzten Technik besteht darin, dass selbst in den Verkehrsspitzen eine 100-prozentige Faxabdeckung beim Auftragsversand gewährleistet ist. Durch spezielle Web-Applikationen, die mehrere Verbindungsaufbauten über eine Leitung erlauben, gibt es keine Begrenzungen im Zugriffsverhalten. Gerade im ländlichen Raum stellt der Faxversand der Fahraufträge hinsichtlich der Erreichbarkeit eine bewährte und kostengünstige Technik dar. Optional stehen jedoch auch Anbindungsvarianten wie E-Mail oder PDA zur Verfügung. Zusätzlich haben Aufgabenträger und Auftragsunternehmen die Möglichkeit, ihre Daten via Internet einzusehen.

Selbstverständlich werden im Dispositionssystem auch reguläre Buslinien bzw. Fahrten hinterlegt, sodass schon bei der Bestellung Hinweise zu ggf. erforderlichen Umstiegen möglich sind.

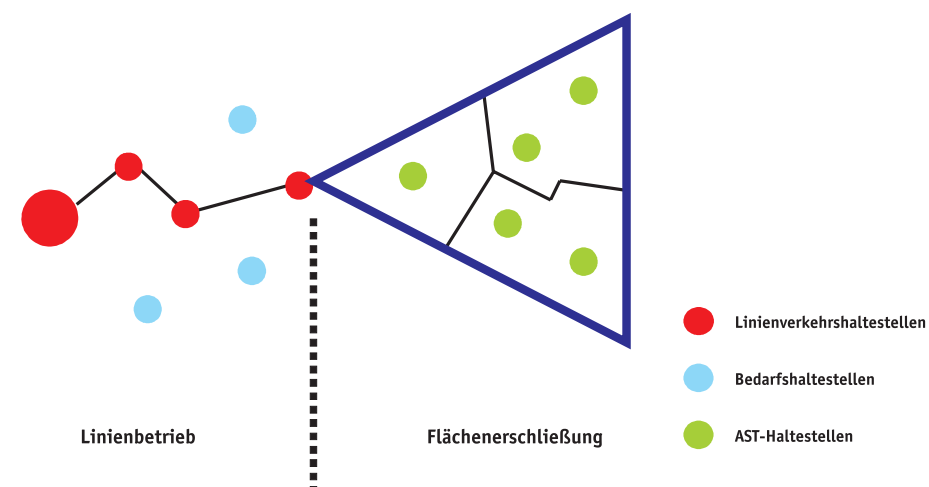


Bild 54: Bedienungsbeispiel FlexBus

Im vorliegenden Projekt wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität älterer Menschen untersucht und so angelegt, dass sie in den beiden Planungsräumen sowie in vergleichbar strukturierten Gebieten umgesetzt werden können.

Wenngleich es in erster Linie um die Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen geht, so kommen die Maßnahmen unzweifelhaft allen Menschen zu gute, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Insofern wird angestrebt, die Maßnahmen so zu gestalten, dass sie zur selbstverständlichen Nutzung aller auffordern und den Anforderungen verschiedenster Zielgruppen gerecht werden.

Grundlage ist eine barriere- und angstfreie Gestaltung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums.



Bild 55: Schrittweise Umsetzung

Dazu zählen barrierefreie Wege und Haltestellen. Des Weiteren bedarf es eines ÖPNV-Grundangebotes, das an allen Wochentagen von morgens bis abends (getaktet und temporär verdichtet) verfügbar ist. Dazu zählt das gesamte Spektrum differenzierter Betriebsformen (einschließlich des konzipierten FlexBusses sowie der Integration gemeinnütziger Fahrdienste).

Bei Marketing und Service stehen informelle, identitätsstiftende und kommunikative Maßnahmen im Vordergrund, zum einen um das bereits gute ÖPNV-Angebot noch präsenter zu machen und Identifikationen mit lokalen (Fahrten-)Angeboten herzustellen, zum anderen, um über ein Mehr an Beratung und Betreuung im und um den ÖPNV (ältere) Bürgerinnen und Bürger gezielt anzusprechen und praxisnah an den ÖPNV heranführen zu können.

Bereits im Zuge der Projektbearbeitung wurden erste Maßnahmen in die Praxis umgesetzt, andere sind in Abstimmung und Planung zur Realisierung im Dezember 2009. Unter der Voraussetzung entsprechender politischer Beschlüsse sollen die weiteren Maßnahmen später umgesetzt und die dabei gewonnenen Erkenntnisse - wie gehabt - der interessierten Fachdiskussion zugänglich gemacht werden.



**Backes, G. M., Clemens, W.:**

Lebensphase Alter, Weinheim 2003

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.):**

Hinweise – Barrierefreiheit öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen, Reihe „direkt“, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 64, Bonn 2008

**Das Druckhaus Bernd Brümmer (Hrsg.):**

.... erleben Sie Overath – Arbeiten, Wohnen, Leben, Alfter 2003

**FRAME**

Freizeitmobilität älterer Menschen, Workshopdokumentation Bonn, 13.05.2003

**Echterhoff, W. (Hrsg.):**

Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen, Bd. 1 der Reihe „Mobilität und Alter“, Hrsg. von der Eugen-Otto-Butz Stiftung, Köln 2005

**Hieber, A., Mollenkopf, H., Kloe, U., Wahl, H.-W.:**

Kontinuität und Veränderung in der alltäglichen Mobilität älterer Menschen, Bd. 2 der Reihe „Mobilität und Alter“, Hrsg. von der Eugen-Otto-Butz Stiftung, Köln 2006

**Limbourg, M., Matern, S. (Hrsg.):**

Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr, Bd. 4 der Reihe „Mobilität und Alter“, Hrsg. von der Eugen-Otto-Butz Stiftung, Köln 2009

**Schlag, B. (Hrsg.):**

Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter, Bd. 3 der Reihe „Mobilität und Alter“, Hrsg. von der Eugen-Otto-Butz Stiftung, Köln 2008

**Zentrum für Generationen & Barrierefreiheit (ZGB):**

Kongress „Einsteigen, Aussteigen ... Umsteigen!“, 15.&16.09.2008, Salzburg

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

Projektförderung: Land NRW

Kartengrundlagen: © Geobasisdaten: Land NRW, Bonn

Copyright: 2009 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.