

28. September 2018

Ratsantrag

Mobilität im Alter stärken – selbstverständlich selbständig

Der Rat möge beschließen:

1. Die Verwaltung erarbeitet Maßnahmen zur Stärkung der Mobilität älterer Menschen in Münster. Hierzu sollen auch die Bedarfe von Seniorinnen und Senioren, mit besonderer Betrachtung der einzelnen Erfordernisse in den Außenbereichen Münsters und dem ländlichen Raum aufgezeigt und ein Handlungskonzept aufgelegt werden. Hierzu gilt es die einzelnen Verkehrsbereiche stärker noch auf die Belange von älteren und mobilitätsbeeinträchtigten Menschen auszurichten.
2. Bestandteile einer Mobilitätskette für ältere Menschen sind u.a.:
 - 2.1. der kontinuierliche altersgerechte Ausbau und die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV in Münster und in den Umlandgemeinden;
 - 2.2. Prüfung von Entwicklung weiterer alternativer Verkehrsangebote wie „Nimm-mich-mit-Bänke“, Nachbarschaftsnetzwerke, Bürgerbusse, Kleinbusse wie „Stadthüpfer“ für Senioren inkl. ihrer Steuerung über eine App;
 - 2.3. Ausbau eines Fahrradverkehrs, der auch auf die Bedarfe von Seniorinnen und Senioren ausgerichtet ist;
 - 2.4. Stärkung der Nahmobilität für ältere und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen und Schaffung von Verweilmöglichkeiten im Quartier;
 - 2.5. ein internetbasiertes, generationengerechtes Informationsportal, das alle etablierten Mobilitäts- und Serviceangebote vor Ort beinhaltet;
 - 2.6. ein Dialogmarketing mit dem Ziel, die Bekanntheit der Angebote zu verbessern (wie Mitnahmeverkehr, 60plusAbo der Stadtwerke etc.). Neben der Onlineplattform sind auch entsprechende Informationsflyer mit Hinweisen über bestehende Angebote und Ansprechpartner zu berücksichtigen;
 - 2.7. freiwillige Beratungs- und Trainingsangebote für mehr Fahrsicherheit sowohl für Auto- als auch Pedelec-Fahrer.
3. Passende Kooperationen und Netzwerke werden mit einbezogen.

Begründung:

- I. Immer mehr Frauen und Männer erreichen ein höheres Lebensalter als in früheren Generationen. Dabei bleiben sie gesünder und mobiler und haben den Wunsch, ein selbständiges Leben führen zu wollen. Für Münster sprechen die Prognosen von einer deutlichen Zunahme der Bevölkerung ab 60 Jahren: 60 -< 65 Jahre: + 5.063 Einwohner (+ 32,0 %); 65 -< 80 Jahre: + 5.073 Einwohner (+ 14,1 %); 80 J. und älter: + 3.413 Einwohner (+ 21,8 %) bis zum Jahr 2025. Eigenständige Lebensführung im Alter zu ermöglichen muss somit ein dringendes Anliegen sein. Eigenständige Mobilität bedeutet Teilnahme am öffentlichen Leben, macht aber auch Lebensqualität im Alter aus. Ohne Mobilität wird nicht nur Selbstversorgung schwierig, sondern auch soziale Teilhabe. Viele Ruheständler sind darüber hinaus ehrenamtlich aktiv und möchten auch aus diesem Grund gerne mobil bleiben. Damit sich ältere Menschen mit zunehmenden Alter nicht zurückziehen müssen, bedarf es Angebote, die den Mobilitätsverlust ausgleichen.
- II. Der demographische Wandel bleibt nicht ohne Folgen für die Mobilitätsentwicklung. Die gesellschaftlichen Präferenzen nach Mobilität verändern sich. Daher müssen folgende Fragen geklärt werden: welche Infrastrukturen und welche Verkehrsmittel den Anforderungen auch von älteren Menschen am besten gerecht werden und wie können sich auch Ältere selbst den veränderten Anforderungen besser anpassen? Es sind Mobilitätsangebote gefragt, bei denen es sich um quantitative, strukturelle und qualitative Veränderungen handelt. Maßnahmen zur Mobilitätssicherung älterer Menschen müssen ebenfalls der Tatsache Rechnung tragen, dass die Zielgruppe in Bezug auf ihre Mobilitätsanforderungen und –wünsche in hohem Maße heterogen ist.
- III. Mit dem Alter und dem Eintritt von Unterstützungsbedarf geht häufig eine Einschränkung der Mobilität einher, wenn die Nutzung individueller Verkehrsmittel wie Auto und Fahrrad irgendwann nicht mehr möglich ist, auch wenn der Trend zum elektrisch unterstützten Fahrrad (Pedelec) dies heute etwas hinauszögern kann. Umso wichtiger ist es, dass ein unterstützendes Umfeld gute Möglichkeiten im Fußverkehr und ÖPNV bietet.

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bedeuten die alltäglichen Wege allein im Quartier oft eine Herausforderung. Projekte mit Betroffenen in diesem Bereich zeigen, dass sie diese Wege dann bewusst planen müssen, unter Einbezug von entlastenden ‚Trittsteinen‘ wie Ruhepunkten und geeigneten Sitzgelegenheiten sowie auch öffentlich zugänglichen, möglichst barrierefreien Toiletten. Ein ungeeignetes Umfeld führt zur Meidung und leistet damit Vereinsamung, steigenden Ängsten und weiterem körperlichen Abbau Vorschub. Umgekehrt kann die ‚Reichweite‘ und Lebensqualität Mobilitätseingeschränkter mit relativ einfachen Mitteln gesteigert werden.

Wie bereits im Masterplan „altengerechte Quartiere, inklusiv“ dargestellt spielen gerade für Menschen, die nicht mehr längere Strecken an einem Stück per Fuß oder Fahrrad zurücklegen können sog. ‚Sitzrouten‘ eine gute Möglichkeit, die Strecken zu bewältigen. Das bedeutet, dass entlang von Hauptwegen in geeigneten Abständen adäquate Sitzgelegenheiten eingerichtet werden, idealerweise in ruhigere Nebenstraßen oder Wege durch Grünanlagen. Bänke im öffentlichen Raum können möglicherweise durch Sponsoring realisiert werden. ‚Besitzbare

Stadt‘-Konzepte beziehen flächenhaft ganze (Klein-)Städte in die Betrachtung ein. Dies erscheint daher auch für Quartiere denkbar. Ziel kann die Erfassung öffentlicher Sitzgelegenheiten für den KOMM-Stadtplan oder eine neue Datenbank sein

- IV. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Multimobilität) wird zukünftig an Bedeutung gewinnen. Daher sollen entsprechende Alternativen zum üblichen ÖPNV geprüft und entwickelt werden, die auf Münster zugeschnitten sein würden.

Münster ist großflächig verteilt. Insbesondere in Außenbereichen der Stadt haben besonders Seniorinnen und Senioren, die mobilitätsbeeinträchtigt sind oft nur wenige Alternativoptionen zum eigenen Pkw. Mitnahmeverkehre besitzen daher ein hohes Nutzerpotential bei der älteren Generation.

Bereits in mehreren Kommunen und Gemeinden ist alternativer Verkehr vorhanden. Das Angebot von „Nimm-mich-mit Bänken“ in der Eifel kann über eine App gesteuert werden, über die eine Mitfahrgelegenheit verabredet werden kann.

- V. Beispiele aus anderen Kommunen:

Die Stadt Rheinbach setzt den Kleinbuss „Rheinbacher Stadthüpfer“ ein, der auf dem aktuellen Stand der Technik ist und nahezu alle Ausstattungsmerkmale bietet, die man von großen Fahrzeugen kennt, um den Bedürfnissen von Senioren und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden: eine große Außenschwenktür, eine manuelle Klapprampe, eine geräumige niederflurige Mehrzweckfläche mit Klappsitzen und Halterung für Rollatoren. Weiterhin wurde das Fahrpersonal speziell auf den Umgang mit mobilitätsbeeinträchtigten Personen geschult. Betrieben werden die Kleinbuslinien durch die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK). Durch die kompakte Größe der eingesetzten Kleinbusse können Wohngebiete bedient werden, die aufgrund der Straßenquerschnitte und Kurvenradien von normalen Linienbussen nicht angefahren werden können. Die Liniengestaltung in den relevanten Bereichen zeichnet sich zudem durch kurze Haltestellenabstände aus, wodurch die erforderlichen Wegestrecken für die Fahrgäste reduziert werden.

Im Zuge der Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes haben auch weitere Gemeinden wie Alfter oder Swisttal Stadthüpfen zur Verfügung gestellt. Der Landhüpfen ist an den Linienenden mit dem SPNV und an einer zentralen Haltestelle mit einer überörtlichen Regionalbuslinie verknüpft, sodass die in der Gemeinde bestehenden Bedienungsdefizite beseitigt wurden und bereits nach einem halben Betriebsjahr eine gute Fahrgastnachfrage verzeichnet werden konnte. Durch die Aufnahme weiterer Haltestellen zur Anbindung eines peripheren Einzelhandelsstandortes und eines neuen Wohngebietes konnte das Angebot auf den Swisttaler Kleinbuslinien seit Einführung sukzessive ausgebaut werden.

VI. Ältere Autofahrerinnen bzw. älterer Autofahrer verfügen über eine langjährige Fahrpraxis, die ihnen eine gewisse Routine im Straßenverkehr ermöglicht. Damit die Sicherheit im Verkehr möglichst lange besteht, können freiwillige Angebote, wie Mobilitätschecks und Schulungskonzepte für mehr Sicherheit im Verkehr, sowie weitere Beratungs- und Trainingsangebote beispielsweise in Zusammenarbeit mit der Provinzial-Versicherung Polizeibehörden und Verkehrswachen entwickelt und durchgeführt werden.

VII. Bei der Heterogenität der Altersgruppe ist es sinnvoll, alle vorhandenen Angebote sowohl online als auch auf herkömmlichem Wege zur Verfügung zu stellen. Das Portal <http://portal.sehr-mobil.de/sehrmobil/> ist ein sehr gutes Beispiel für eine

internetbasierte Plattform, die alle Mobilitätsarten und Angebote anbietet und die interessierte Senioren sehr leicht erreichen und bedienen können.

Herkömmliche (auch telefonische) Informations- und Buchungsmöglichkeiten sollen parallel berücksichtigt und z.B. als Informationsblatt präsentiert werden.

gez. Stefan Weber
und Fraktion

gez. Otto Reiners
und Fraktion