

FD 17 Altenplanung

Mareike Baumann, Elke Siebler, Dr. Petra Engel

Mobilitätskonzept für SeniorInnen

Der Seniorenbeirat der Universitätsstadt Marburg möchte gerne, dass ein Mobilitätskonzept für Seniorinnen und Senioren sowie für mobil eingeschränkte Menschenerstellt wird.

Durch den Ausschuss für Soziales, Jugend und Gleichstellung¹ wurden dem Fachdienst Altenplanung folgende Fragen zur Beantwortung aufgetragen:

- 1) Welche anderen Städte haben welche Maßnahmen umgesetzt?
- 2) Kann eine Kooperation mit der Philipps-Universität Marburg erfolgen?
- 3) Gibt es Fördermittel?

Zu 1) Eine Abfrage über den Städtetag hat ergeben, dass in anderen Städten keine derartigen Konzepte vorliegen.

Zu 2) Über eine mögliche Zusammenarbeit hat Frau Prof. Dr. Simone Strambach vom Fachbereich Geographie der Philipps-Universität Marburg sich positiv geäußert. Genauere Absprachen bzw. ein Treffen sind jedoch erst dann sinnvoll, wenn Rahmen und Finanzierungsbedingungen festgelegt worden sind.

Zu 3) Bezüglich möglicher Fördermittel können noch keine endgültigen Aussagen getroffen werden.

Das vorliegende Mobilitätskonzept für SeniorInnen ist als Baustein zu verstehen, der nicht losgelöst von einer Gesamtstrategie für Mobilität in Marburg betrachtet werden kann. Vielmehr sind vielfältige umweltbezogene- und stadtplanerische Aspekte in ein Gesamtkonzept mit einzubeziehen sowie andere nicht altersspezifische Faktoren zu bedenken. Kommunales Mobilitätsmanagement sollte das Ziel nachhaltiger Mobilität verfolgen: neben einer Förderung der individuellen Mobilität, Unabhängigkeit und Selbstständigkeit gilt es langfristig, den Kfz-Verkehr und damit die Umweltbelastung in der Stadt zu verringern, die Attraktivität der städtischen Umgebung zu steigern, die Lebensqualität zu verbessern, die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen sowie und die Vielfalt an Fortbewegungsmitteln, mit Blick auf Ältere v.a. den Fuß- und Radverkehr, zu fördern.²

1. Definition und Bedeutung von Mobilität

Mobilität kann als „Potential der Beweglichkeit zur Erfüllung von Bedürfnissen“³ verstanden werden. Mobil zu sein bedeutet, Freunde und Freundinnen treffen zu können, an Veranstaltungen teilzunehmen, zum Arbeitsplatz zu kommen oder Besorgun-

¹ VO/5363/2017, Beratung im SOA 06.12.2017

² vgl. z.B. Consult, 2013, S. 2

³ Hefter & Götz, 2013, S. 5

gen zu machen, kurz gesagt: Mobilität ist Bedingung für Teilhabe an der Gesellschaft. Sie ermöglicht es Menschen, ihren Alltag so selbstständig wie möglich nach den eigenen Bedürfnissen zu gestalten und ist wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität und Wohlbefinden.⁴ Mit steigendem Alter nimmt die Bedeutung von Mobilität sogar noch zu: zum einen erfordert jede hinzukommende Beeinträchtigung eine entsprechende, sich summierende Kompensation und macht verletzlicher im Hinblick auf Mobilitätsmängel – je eingeschränkter jemand ist, desto wichtiger ist eine förderliche Umgebung. Zum anderen können mit Renteneintritt neugewonnene Freiräume aktiv genutzt werden, wenn man außerhäuslich mobil ist, und die Kompensation von Verlusten vertrauter Menschen fällt leichter.⁵ Daher ist es verständlich, dass Mobilität entscheidend die Lebenszufriedenheit Älterer beeinflusst.⁶

2. Mobilitätsstile älterer Menschen

„Ältere Menschen“ sind keineswegs eine homogene Gruppe. Vielmehr unterscheiden sich SeniorInnen, wie junge Menschen auch, grundlegend bzgl. ihrer Finanzen, Gesundheitszustand, Lebenssituation, Fähigkeiten, Aktivität und Interessen, und auch das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse können sehr unterschiedlich sein. Um der Heterogenität der Gruppe gerecht zu werden und möglichst spezifische Angebote zu entwickeln, gibt es Typologien der älteren Bevölkerung. So hat das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Mobilitätsstile untersucht und unterscheidet zwischen vier Mobilitätstypen:

Zum einen identifizierte die Studie den Typus der „PKW-Fixierten“, der häufig über einen privaten PKW verfügt und diesen hinsichtlich Erlebnis, Autonomie und Privatheit im Gegensatz zu Fußstrecken und Fahrradfahren sowie Öffentlichen Verkehrsmitteln ausgesprochen positiv bewertet. Häufig sind die „PKW-Fixierten“ von ihrem Wagen abhängig, da sie in der Regel weniger zentral wohnen oder aus anderen Gründen wenig mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad unterwegs sind. Interessant ist, dass diese Gruppe der SeniorInnen trotzdem nicht überdurchschnittlich viel Wegstrecke mit dem PKW zurücklegt; vermutlich, weil ihre Aktivität insgesamt geringer ist oder sich auf einen kleineren Raum beschränkt. Insgesamt weist diese Gruppe die geringste Zufriedenheit mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten auf.

Eine zweite Gruppe bildet die der „Jungen wohlhabenden Mobilen“, die jährlich eine überdurchschnittlich hohe Wegstrecke mit dem Auto zurücklegen. Ca. 20% der dieser Gruppe zugehörigen Menschen sind noch berufstätig und zeichnen sich durch ein hohes subjektives Mobilitätsbedürfnis aus. Sie wohnen meist stadtnäher als die „PKW-Fixierten“, erleben ihre ÖV-Nutzungsmöglichkeiten aber dennoch als eingeschränkt und nutzen Öffentliche Verkehrsmittel dementsprechend selten. Trotz ihrer hohen PKW-Nutzung bewerten sie andere Verkehrsmittel positiver als die „PKW-Fixierten“.

Als dritte Gruppe identifizierte die ILS die „Selbstbestimmt Mobilen“, die den „jungen wohlhabenden Mobilen“ in vielerlei Hinsicht ähneln. Sie haben allerdings neben dem

⁴ vgl. Bundestag, 2016, S. 233

⁵ vgl. Hefter & Götz, 2013, S. 5

⁶ vgl. ebd. S. 7, 9f.

PKW auch einen guten Zugang zum ÖV und weisen die positivsten Einstellungen gegenüber dem Radfahren und dem Zu-Fuß-Gehen auf. Die „Selbstbestimmt Mobilen“ sind mit Abstand am zufriedensten mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten; kein Verkehrsmittel wird von Ihnen ausgeschlossen.

Die vierte Gruppe bilden die „ÖV-Zwangsnutzer“, die am seltensten über einen PKW verfügen und häufig sogar keinen Führerschein besitzen. Da sie meistens eher innenstadtnah leben und von einer guten ÖV-Anbindung profitieren, nutzen sie jedoch den ÖV häufig und empfinden die Nutzung als einfach. Auch Fußwege sind bei ihnen anteilmäßig am häufigsten. Die „ÖV-Zwangsnutzer“ sind viel häufiger Frauen als Männer, haben ein geringeres Bildungsniveau und ein geringeres Einkommen. Trotz häufig hinzukommender körperlicher Einschränkungen sind sie aber aktiver und mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten zufriedener als die „PKW-Zwangsnutzer“.

Die unterschiedlichen Mobilitätsstile gilt es bei der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen, da es ggf. zielgruppenspezifische Angebote benötigt.

3. Abnahme der Mobilität mit zunehmendem Alter

„Nahezu alle Mobilitätskenngrößen – Wegeaufkommen, Wegezwecke, Verkehrsmittelwahl, Tagesstrecken oder auch Start- und Endzeiten von Wegen – weisen einen charakteristischen Zusammenhang mit dem Alter, dem Geschlecht, dem Bildungsniveau und der finanziellen Möglichkeiten einer Person auf“.⁷ So nimmt z. B. die Mobilitätsquote – d. h. der Anteil an älteren Personen, die sich an einem Stichtag außerhalb ihres Hauses bewegt haben – ab dem 50. Lebensjahr zunächst leicht, ab dem 75. Lebensjahr deutlich ab. Ähnlich sieht es bei der durchschnittlichen Wegeanzahl pro Tag, der täglichen Unterwegszeit und der zurückgelegten Tagesstrecke aus: immer ist in der Altersgruppe der über 74-jährigen ein deutlicher Rückgang erkennbar.⁸ Mit zunehmendem Alter nimmt die Mobilität also ab; ältere Menschen bewegen sich weniger häufig und für kürzere Zeiten und Strecken außer Haus.⁹

Verschiedene Studien legen den Schluss nahe, dass dieser Rückgang an Mobilität nur bedingt freiwillig ist. Vielmehr können verschiedene personen- und umweltbezogene Faktoren in ihrem Wechselspiel als „Mobilitätsbarrieren“ wirken und dazu führen, dass ältere Menschen sich in die eigenen vier Wände zurückziehen. Damit geht meist eine allgemeine Lebensunzufriedenheit einher; soziale Exklusion droht. Um dem entgegen zu wirken, ist es notwendig, die Entstehung von „Mobilitätsbarrieren“ besser zu verstehen und perspektivisch zu verhindern.

4. Mobilitätsbarrieren im Alter

Im Projekt COMPAGNO des Instituts für sozialökologische Forschung werden Mobilitätsbarrieren wie folgt definiert:

„Mobilitätsbarrieren bezeichnen Ursachen und Faktoren, die der Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im Wege stehen und Mobilität beeinträchtigen oder verhindern.“

⁷ Infas, 2010, S. 74

⁸ vgl. Hefter & Götz, 2013, S. 37

⁹ Abgesehen davon ist in den letzten Jahren ein Anstieg insbesondere der Automobilität von SeniorInnen zu verzeichnen, siehe Infas, 2010, S. 7; Bundestag, 2016, S. 233

Diese Ursachen und Faktoren können sowohl beim Individuum als auch in der Umwelt identifiziert werden. (...)“¹⁰

Ob ein Umweltfaktor eine Barriere darstellt, hängt wesentlich von der individuellen Person, ihren Umständen und v.a. Kompensationsmöglichkeiten. Es ist also wichtig, zu betonen, dass Mobilitätsbarrieren fast immer im Zusammenspiel von persönlichen Beeinträchtigungen und Kontextfaktoren entstehen. Ein Kontextfaktor ist meist allein dann eine Barriere, wenn finanzielle, körperliche, mentale oder personenbezogene Faktoren hinzukommen. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit, dass ein umweltbezogener Faktor zur Barriere wird, zumal beim Fehlen ausreichender Finanzen zur Kompensation.

Zu typischen umweltbezogenen Barriefaktoren für SeniorInnen zählen fehlende Aufzüge oder Rampen, fehlende Toiletten im öffentlichen Raum, fehlende oder mangelhafte Geh- und Radwege, fehlende Sitzmöglichkeiten aber auch zu hohe Einstiegskanten bei Bussen, Technisierung im Fahrkartenverkauf etc.

Hinzu kommt im Alter die Gefahr körperlicher sowie mentaler Einschränkungen wie verlängerter Reaktionszeiten, nachlassendem Seh- und Hörvermögen, verringerter Belastbarkeit, Einschränkung der Beweglichkeit etc. Menschen haben u.U. erhöhte Schwierigkeiten, sich im Verkehr zurecht zu finden und fühlen sich nicht mehr sicher (hier ist jedoch die Umwelt mitverantwortlich!). Zudem treten häufiger Gesundheitsprobleme auf, die das Verkehrsverhalten beeinflussen.

Personenbezogenen Faktoren können ebenfalls die Entstehung von Mobilitätsbarrieren bedingen. Darunter versteht man die soziale Situation (Geschlechtszugehörigkeit, Finanzen, Lebensform etc.), Persönlichkeit, Einstellungen und Verhaltensweisen einer Person, die unabhängig von einer Krankheit bestehen.¹¹ Sie wirken sich auf die Mobilität eines Menschen aus, zum Beispiel in Form von Gewohnheiten und Routinen. Wenn ein Mensch bisher hauptsächlich mit dem Auto gefahren ist, wird ihm die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel zunächst schwerer fallen: Fahrpläne- und Tarifsysteme sind zu verstehen, die Einhaltung fester Zeiten und das Zurücklegen der Strecke zur Haltestelle. Zudem können geringe finanzielle Ressourcen bei zu hohen Mobilitätskosten oder Ängste vor Belästigungen und Kriminalität mobilitätseinschränkend wirken.¹²

Ein anschauliches Beispiel für die Entstehung von Mobilitätsbarrieren bieten Fahrkartenautomaten¹³: durch die Technisierung der letzten Jahre gibt es an vielen Haltestellen keine Fahrkartenschalter mehr, sondern nur Automaten (umweltbezogener Barriefaktor). Ältere Menschen, denen hier die Routine fehlt, weil sie meist mit dem Auto unterwegs waren oder ihre Karten an Schaltern gekauft haben (personenbezo-

¹⁰ ebd. S. 45

¹¹ BAR, 2008, S. 15, zit. nach Hefter & Götz, 2013, S. 44

¹² vgl. Hefter & Götz, 2013, 48

¹³ vgl. ebd., S. 46f.

gener Barrierfaktor), sind leicht überfordert. Zusätzlich kann eine altersbedingte Beeinträchtigung wie nachlassende sensorische Fähigkeiten das Verständnis erschweren, zumal bei mangelndem Ausgleich (z.B. fehlende Beleuchtung, zu geringe Schriftgröße, Unübersichtlichkeit). Finanzielle und Bildungsbenachteiligung führen ggfs. ergänzend dazu, dass (als denkbare Alternative) kein Zugang zu PC und Internet vorhanden ist. Im Wechselspiel der verschiedenen Faktoren wird so der Fahrkartenautomat leicht zur Mobilitätsbarriere.

Eine nicht bedarfsgerecht gestaltete Umwelt kann gerade im Alter dazu führen, dass Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und weniger an der Gesellschaft teilhaben (können). Um einer Mobilitätseinschränkung im Alter entgegen zu wirken, ist es nötig, genau zu untersuchen, welche Faktoren in Marburg als Barriere wirken und wo auf kommunaler Ebene angesetzt werden kann.

5. Vorstellungen des Marburger Seniorenbeirates: Barrierefaktoren in Marburg und mögliche Lösungen

In einem „Mobilitätsworkshop“ im Seniorenbeirat der Stadt wurden häufig auftretende Barrieren sowie Lösungsvorschläge gesammelt¹⁴ anhand der Frage an die Mitglieder: Welche der typischen umweltbezogenen Barrierefaktoren, die im Alter die Mobilität beeinträchtigen, treten auch in Marburg auf.

Auf folgende Barrierefaktoren wurde im Seniorenbeirat ausdrücklich verwiesen:

- Topografische Bedingungen: Die speziellen topografischen Bedingungen Marburgs erschweren mit ihrer hohen Steigung die Fortbewegung in der Stadt.
- Beleuchtung: Eine fehlende oder nicht ausreichende Beleuchtung von Gehwegen und Plätzen kann dazu führen, dass diese in der Dunkelheit zu „Angsträumen“ werden, sodass gerade ältere Menschen, vor allem Frauen, diese meiden. Genannt wurden hier u.a. der Bahnhof und die Lahnterrassen aber auch Mängel am Richtsberg, am Ortenberg und in anderen Stadtteilen.
- Sitzmöglichkeiten: Eines der Dauerprobleme in Marburg und andernorts sind fehlende Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum, die bei körperlicher Einschränkung besonders mobilitätsmindernd wirken können. Dabei ist das Zufußgehen für viele SeniorInnen gerade im urbanen Raum das Mittel der Wahl.¹⁵ Neben der sozialen Komponente einer Bank entscheidet sich für körperlich eingeschränkte Menschen oft an Sitzgelegenheiten, ob eine Strecke zu Fuß zurück gelegt werden kann oder nicht. Es ist also entscheidend, für den Ausbau an Sitzmöglichkeiten längs wichtiger Wege zu sorgen. *Da die Kehrseite von Bänken an öffentlichen Plätzen – Vandalismusgefahr und mögliche Ruhestörungen – zu bedenken ist, braucht es klug gewählte Orte und innovative Formen von Sitzgelegenheiten. Empfohlen wird u.a.*

¹⁴ Mobilitätsworkshop am 20.06.18 in den Räumlichkeiten der MAHSJ „Auf der Weide“

¹⁵ vgl. Hefter & Götz, 2013, S. 38ff.

die Anschaffung von klappbaren Sitzen z.B. an Laternenpfosten (siehe Kapitel 8). Das Auffinden geeigneter Orte der Installation sollte mit Bürgerbeteiligung erfolgen. Begehungen im Rahmen der Stadtteilspaziergänge sind hierzu ein geeignetes Mittel (siehe Kapitel 8) (Anm. d. Autorinnen).

- Öffentliche Toiletten: Gerade für ältere SeniorInnen sind öffentlich nutzbare Toiletten eine wichtige Voraussetzung, um mit gutem Gefühl länger außer Haus bleiben zu können. Ein geeignetes und kostensparendes Modell stellt die „Nette Toilette“ dar (siehe Kapitel 8) (Anm. d. Autorinnen).
- Zugänglichkeit von Geschäften, Lokalen und Veranstaltungsräumen: längst nicht alle öffentlichen Orte sind auch mit Rollstuhl oder Rollator zugänglich.
- Oberflächengestaltung: Das historische Kopfsteinpflaster Marburgs stellt trotz seines optischen Wertes unter bestimmten Bedingungen ein Problem dar: gerade die Benutzung mit Bewegungseinschränkungen, Rollator oder Rollstuhl ist stark erschwert. Eine Lösungsmöglichkeit wäre die Einrichtung von mehr Streifen mit glatterem Pflaster wie bspw. zwischen der Weidenhäuser Straße und -Brücke.
- Fuß- und Fahrradwege: Häufig bemängelt wird fehlende Sicherheit und Komfort auf den Bürgersteigen Marburgs. Wenn Radfahrende aufgrund fehlender Radwege und mangelndem Sicherheitsgefühl von den Straßen auf die Gehwege ausweichen, fühlen sich insbes. ältere FußgängerInnen schnell bedroht. Auch eine rechtlich genehmigte gemeinsame Nutzung von Bürgersteigen wie in der Uferstraße ist sehr problematisch; von beiden Seiten sind Klagen vernehmbar. Zudem werden bereits ausgebaute Fuß- und Radwege, die breit genug und ausreichend gekennzeichnet sind, oft von parkenden Autos deutlich verkleinert (zum Beispiel im Südviertel) oder durch bereitgestellte Mülltonnen, Sperrmüll und sonstige kurzfristige Hürden versperrt. Für letzteren Fall ist ein Ausbau der Mängelmeldung wünschenswert (siehe Kapitel 8).
- Ampelschaltungen: Gerade ältere, körperlich eingeschränkte Menschen oder Eltern kleiner Kinder, die ein geringeres Gehtempo an den Tag legen, erschrecken häufig, wenn die Ampel auf Rot springt, während sie sich noch auf der Straße befinden. *Objektiv sind die Sorgen jedoch meist unbegründet: Ampeln werden nach bundesweit einheitlich geltenden Richtlinien für Signalanlagen (kurz RiLSA) geschaltet. Die Grünphasen sind dabei vornehmlich so konzipiert, dass auch langsamere Menschen mindestens die Straßenmitte erreichen können, wenn sie bei Grün die Straße betreten. Anschließend folgt die Räumphase bzw. Schutzzeit, in der für alle VerkehrsteilnehmerInnen die Ampeln Rot sind. Sie soll es FußgängerInnen ermöglichen, sicher bis auf die andere Straßenseite zu gelangen und ist in der Regel länger als die Grünphase, jedoch den meisten Menschen nicht bewusst. Oft führt dies zu Verunsicherung bzw. riskantem Verhalten, wenn Menschen z.B. auf halbem Weg umdrehen.*

Langfristig können Maßnahmen für ein fußverkehrsfreundliches und damit auch seniorInnenfreundliches Marburg einen wesentlichen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten¹⁶(Anm. d. Autorinnen).

- Parkplätze: *Führerscheinbesitz, PKW-Verfügbarkeit und die PKW-Nutzung der Menschen über 60 Jahren ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen.¹⁷ Zwar verliert der PKW bei den über 60-Jährigen im punktuellen Altersvergleich mit Jüngeren an Bedeutung, während eine Zunahme des Zufußgehens sichtbar ist. Dennoch bleibt das private Auto, wenn auch in unterschiedlichem Umfang für Männer und Frauen, bis ins hohe Alter das wichtigste Verkehrsmittel. Mehr als 40% aller Wege werden in der Gruppe der über 74-Jährigen mit dem PKW zurückgelegt (entweder als FahrerIn oder als BeifahrerIn)¹⁸. Dies zeigt wie notwendig sektorenübergreifendes Herangehen für eine verändertes Mobilitätsverhalten ist: besserer ÖPNV verringert die PKW-Abhängigkeit, die Verkehrsmittelvielfalt wie sie in den Diskussionen über eine Seilbahn, Straßenbahn oder dem Schrägaufzug zum Schloss geführt wurde/wird sind also letztlich bei Parkplatzfragen mit zu diskutieren und nicht separat bzw. unabhängig zu betrachten. Dasselbe gilt beispielsweise für Bürgerbusse sowie Carsharing+ (Anmerkung der Autorinnen).*

Für Ältere mit Beeinträchtigungen werden ausgewiesene Parkplätze und Parkplätze bei Besitz eines Schwerbehindertenausweises mit Kennzeichen „G“ gewünscht. Insgesamt stellt Parken, gerade für SeniorInnen aus den Marburger Außenstadtteilen, in Innenstadtnähe ein Problem dar, so lange nicht andere Fortbewegungsmöglichkeiten genutzt werden (können). Langfristig sind jedoch Maßnahmen wünschenswert, die einen Umstieg vom privaten PKW hin zu multimodaler Verkehrsnutzung ermöglichen. Ein geeignetes Mittel stellen Ausbau und seniorInnenfreundliche Gestaltung (s.u.) des Öffentlichen Personennahverkehrs dar, vermehrtes Anbieten von Bürgerbussen, Förderung elektrisch unterstützten Radfahrens sowie v.a. Konzepte zur klugen Kombination verschiedener Mobilitätsformen. Auch Ausbau und Weiterentwicklung des Carsharing-Systems (Mitfahrlösungen speziell für SeniorInnen etc.) senkt auf lange Sicht den Parkplatzbedarf (siehe Kapitel 8) (Anm. d. Autorinnen).

- ÖPNV: *Zunächst ist es eine Frage der Linienpläne, inwieweit die Nutzung des ÖPNV eine echte Option darstellt. Gerade in den Außenstadtteilen kann es nahezu unmöglich sein, Veranstaltungen später am Abend oder am Wochenende zu besuchen, wenn zu wenig Busse fahren. Daneben können andere Faktoren die Nutzung erschweren: schwer lesbare und/oder komplizierte Fahrpläne, schlecht beleuchtete Haltestellen ohne Wetterschutz, Schatten und Sitzmöglichkeit usw. Auch wird häufig mehr Rücksichtnahme auf ältere Menschen seitens der BusfahrerInnen gewünscht, sei es in Bezug auf das Absenken des Busses, die Qualität der Lautsprecherdurchsagen oder späteres, vorsichtigeres Anfahren (siehe Kapitel 6).*

¹⁶ siehe. z. B. Herzog-Schlagk, 2018, S. 4

¹⁷ Hefter & Götz, 2013, S. 34ff.; Bundestag, 2016, S. 233f.; Infas, 2010, S. 7

¹⁸ Hefter & Götz, 2013, S. 38

Neben der konsequenten Ausweisung von Sitzplätzen für Menschen mit körperlicher Einschränkung ist ein kleines Hinweisschild wünschenswert, dass die Aufmerksamkeit der Mitreisenden für eventuell hilfsbedürftige Personen (SeniorInnen, Schwangere, junge Mütter...) erhöht und dazu anhält, diesen einen Sitzplatz anzubieten. In einigen Fahrzeugen gibt solche Hinweisschilder bereits; diese Maßnahme sollte ausgeweitet werden (Anm. d. Autorinnen).

Verbesserungsvorschläge des Seniorenbeirates:¹⁹

- Veranstaltungen auch tagsüber anbieten: Da viele ältere Menschen sich nach Einbruch der Dunkelheit nicht mehr außerhalb des Hauses aufhalten möchten, wäre es wünschenswert, Theatervorstellungen, Vorträge u. ä. statt am Abend auch am Vormittag anzubieten. Die Nachfrage für regelmäßige Vorstellungen wäre evtl. nicht hoch genug, einzelne Veranstaltungen könnten aber speziell beworben und am Nachmittag angeboten werden, ggfs. ebenso zum Nutzen anderer Zielgruppen.
- Nachbarschaftliche Konzepte zur Mobilitätsförderung: Vorgeschlagen wurden die Einrichtung von Mitfahrbörsen, beispielsweise über ein Schwarzes Brett mit Suchanzeigen für bestimmte Fahrten, sowie die Einrichtung von Telefonketten, die über Veranstaltungen informieren und Fahrgemeinschaften fördern können. Denkbar wäre auch die Nutzung der Internetplattform „Nebenan.de“, um sich quartiersbezogen zu vernetzen.
- Einrichtung eines Mobilitätsservice: Vorstellbar wäre eine örtliche Telefonnummer, über die Beratung zur barrierefreien Fortbewegung in Marburg in Anspruch genommen sowie Hilfestellungen angefordert werden können.
- Bedarfserhebungen für ÖPNV aktuell halten: Bedarfe einzelner Gebiete ändern sich mit der BewohnerInnenstruktur und müssen evl. häufiger angepasst werden. Eine regelmäßiger Bedarfshebung seitens der Stadtwerke wird gewünscht.
- Leichte Wanderwege: Ausbau und Bekanntmachung leichter Wanderwege würde körperlich eingeschränkten Menschen Bewegung und Freizeitgestaltung an der frischen Luft ermöglichen, zumal in Verknüpfung mit guter Anbindung von Start und Ziel an den Bus.

6. Stadtwerke Marburg

Auf Anfrage des Seniorenbeirats haben die Stadtwerke Marburg bereits zu einigen Aspekten Stellung bezogen²⁰:

¹⁹ Mobilitätsworkshop am 20.06.18 in den Räumlichkeiten der MAHSJ „Auf der Weide“

²⁰ Dipl.-Geogr. C. Rau (Stadtwerke Marburg Consult GmbH) an I. Wolkau (Geschäftsstelle Seniorenbeirat) am 16.03.18

- Sensibilisierung des Fahrpersonals: „Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden auf die besondere Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer und Kundinnen und Kunden hingewiesen. Wir werden unser Ausbildungszentrum bitten, das Thema „kundenfreundliches Fahren“ bei der nächsten Fortbildung unseres Fahrpersonals anzusprechen. Leider lässt es der Ausbauzustand der Haltestellen nicht immer zu, sehr dicht an den Bordstein heran zu fahren.“
Auch „[a]n der Aufarbeitung des Themas ‚Demenz im Alltag‘ haben die Stadtwerke im letzten Jahr mitgewirkt²¹. Die Fahrpersonale sind jedoch nicht in der Lage, in der Menge der beförderten Menschen zu erkennen, ob ein Fahrgast von Demenz betroffen ist oder nicht. Sicherlich werden unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Hilfe anbieten, wenn es erforderlich ist.“²²
- Barrierefreie Haltestellen: „Die Universitätsstadt Marburg bemüht sich seit vielen Jahren um den barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Leider dauert das Ausbauprogramm aufgrund der Vielzahl der auszubauenden Haltestellen noch einige Jahre, sodass leider immer noch Haltestellen mit Tiefbord vorhanden sind.“²³
- Absenkvorrichtung bei Bussen: „Bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen ist vorgesehen, diese immer mit einer Absenkvorrichtung zu beschaffen, insofern sollte sich das Problem innerhalb der nächsten Jahre gelöst haben. Technische Probleme sind leider aufgrund der hohen Anforderungen an die Fahrzeuge leider nicht vermeidbar.“²⁴

Neben einer Sensibilisierung des Fahrpersonals, bei der möglichst die Bandbreite der Beeinträchtigungen in den Blick genommen werden sollte, können Mobilitätsschulungen wie sie beispielsweise der AK Aktives Allnatal anbietet für BürgerInnen helfen, einen sicheren Umgang mit der Nutzung des ÖPNV zu finden (siehe Kapitel 6) (Anm. d. Autorinnen).

7. Befragungsergebnisse zur Mobilität von SeniorInnen in Marburg²⁵

Die Befragung wurde von Angela Schönemann durchgeführt (Anm. der Autorinnen)

Um einen konkreten Eindruck über die Mobilitätsbedarfe der Marburger SeniorInnen zu bekommen, wurden OrtsvorsteherInnen der Außenstadtteile zu diesem Thema befragt und um eine Einschätzung gebeten.

Bedeutende zentrale Anlaufpunkte und Kernstadtbereich, die durch ÖPNV-Nutzung gut erreichbar sein sollen, sind besonders für SeniorInnen der äußeren Stadtteilgemeinden

1. Hauptbahnhof bzw. Nordviertel (eigenes Verreisen, Besuchende abholen, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten)
2. Universitätsstraße (u.a. Einkaufsmöglichkeiten)

²¹ Hinweis auf tollen Schulungsfilm, bei ALZ fragen

²² ebd.

²³ ebd.

²⁴ ebd.

²⁵ Alle Außenstadtteile jedoch nicht alle Kernbereiche wurden befragt.

3. Klinikum und Sonnenblick (Krankenbesuche)
4. Schloss, Sellhof, Sonnenblick (Freizeitgestaltung), (Oberer) Friedhof Ockerhausen
5. Spiegelslust-Turm

Es entstand die Frage, ob die Linienführung der Stadtwerke an manchen Wochentagen, besonders am Nachmittag und auch an den Wochenenden, gezielt die bedeutenden Freizeit-Anlaufpunkte einbindet und ein Erreichen ohne oder mit sicher abgestimmtem Umstieg gestaltet werden kann. Dieses könnte gezielt beworben werden. Hinweis für Fahrplangestaltung: Deutlichere Hervorhebung der – auch für SeniorInnen – wichtigen Anlaufpunkte im Fahrplan, die nicht zwangsläufig Endhaltstellen sind.

Hinweis für andere Stadtteile: Fahrplanlesen und gemeinsame ÖPNV-Nutzungsgruppen anbieten, Verteilen des Papierfahrplans an alle Haushalte durch den OV.

Hinweis zur Schulung der BusfahrerInnen: Mobilitätseingeschränkte Person sollten, unabhängig vom vermeintlich „gesunden und jungen“ Aussehen, im ggfs. benötigten Bedarf des Absenkens beim Einstieg eingeschätzt werden. Manche Mobilitätseinschränkungen unterliegen zudem aufgrund der Grunderkrankung starken Tagesformschwankungen (z.B. bei Rheuma).

Klinikum

Bei Krankenbesuchen im Klinikum waren in der Befragung für die Kontakthäufigkeit das Vorhandensein eines PKWs das ausschlaggebende Kriterium, da die Busverbindungen als mangelhaft bewertet wurde. Dies gilt besonders für den Sonnenblick sowie die Stadtteile Ortenberg/Zahlbach. Ein Umstieg mit Fußweg über den Ortenbergsteg oder die Notwendigkeit zweimaligen Umsteigens wurden für werktags beschrieben, an den Wochenenden fehlt die Verbindung. Verbindungsprobleme zum Krankenhaus Wehrda sind davon nicht betroffen.

Schloss, Sellhof, Sonnenblick zur Freizeitgestaltung, Oberer Friedhof Ockerhausen

Direkte Anbindung ohne Umstieg an Marburger Identifikationsorte mit Freizeitcharakter wurde von der Zahlbachgemeinde gewünscht. Hier wurde auch die Möglichkeit Besuche des oberen Friedhofs und Wanderungen erwähnt.

Fehlende Spiegelslust-Anbindung

Für mobilitätseingeschränkte Personen ist das Erreichen der Spiegelslust nur mit eigenem Auto oder per Taxi möglich. Eine Anbindung an den ÖPNV besteht nicht.

Westliche Stadtteile

Stadtteil Gisselberg – Bürgerverein („die Gisselberger“)

Um Mobilitätsbedarfe zu decken, die nicht selbständig realisiert werden können, bestehen folgende Angebote bzw. Planungen:

Fahrdienste zu Vereins-Veranstaltungen wie Adventsfeier, Altennachmittage werden für die Mitglieder angeboten

Für eine Bürgerbus-Linie wird zusammen mit der Gemeinde Weimar kooperiert, da die Stadt Marburg sich derzeit nicht beteiligt und Teile der Bevölkerung Gisselbergs die naheliegende Infrastruktur der Nachbargemeinde nutzen. Die Bürgerbuslinie wird bisher jedoch erst zögerlich angenommen.

Eine verbesserte Taktung an die Überlandlinie 383 – bisher stündlich - der Busanbindung wird – nicht allein von SeniorInnen – gewünscht. Eine geplante Umfrage zusammen mit dem entsprechenden Fachdienst klärt den tatsächlichen Bedarf gegenwärtig. Durch die Anbindung an die Überlandlinie (383 nach Gladenbach Bad Endbach bzw. Hauptbahnhof) des RMV/RNV, bedienen die Stadtwerke Marburg den Stadtteil Gisselberg nicht. Dies wiederum hat durch das Wabensystem des RMV im Vergleich zur Stadtwerke-Busanbindung für die Gisselberger erhöhte Ticketpreise selbst bei Kurzfahrten z.B. Richtung Südbahnhof-Cappel zur Folge.

Stadtteil Michelbach

Eine Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV werde gewünscht und die Umstellung des AST am Abend und Wochenende in barrierefrei nutzbaren Linienverkehr sei kurz vor der Umsetzung. Als dringend und wichtig wurden zu planende und realisierende Radverkehrswege vom Görzhäuser Hof zum Rotenberg und anschließende Stadtteile angesprochen.

Stadtteil Dilschhausen

Die Nahverkehrsanbindung werde im Ort gerne von Einzelnen mit großer Dankbarkeit genutzt. Der OV übernehme die Verteilung des aktuellen Papier-Fahrplans vor Ort.

Eine dringende Radwegeforderung nach Einhausen bestehe weiter und sei im Radverkehrswegeplan vorgesehen. Unterstützend bestehe dazu eine Forderung des Schülerbeirats, da das Risiko, die Straße mit dem Rad zu befahren, hoch sei.

Stadtteil Dagobertshausen

Hohe Zufriedenheit bestehe mit der bestehenden Stadtbusanbindung, da sie, wenn benötigt, zur Verfügung stehe. Allein die Fahrplangestaltung der Stadtwerke, die die Buslinie scheinbar in Dilschhausen enden ließe, irritierte die EinwohnerInnen in Dagobertshausen und verhinderte eine stärkere Inanspruchnahme. Da der Ort im Gegensatz zum benachbarten Stadtteil Einhausen über keine eigene Infrastruktur verfüge, werde ein durchgehender Radweg dorthin gewünscht. An der Ortsgrenze endet derzeit jedoch ein asphaltierter Weg, der im weiteren Verlauf von Älteren, die vermehrt E-Bikes zur Mobilitätsherstellung nutzen, nicht befahren werden könne.

Außerdem wurde vom OV, der in der AG Mobilität im IKEK-Programm eingebunden ist, ein Vorreiter für Carsharing-Nutzung auf dem Land gesucht.

Stadtteil Einhausen

Stundentaktung bzw. Zweistundentaktung am Wochenende wird als ausreichend beschrieben, da Einhausen über die komplette Infrastruktur für das Alltagsleben verfügt und darüber hinaus eine ausreichende Vernetzung zum Helfen bestehe. Ein ergänzender Bürgerbus ist derzeit nicht notwendig.

Stadtteil Wehrshausen

Eine Bus- inkl. Nachbus-Anbindung ist vorhanden, die selbst von mobilitätseingeschränkten Menschen in Anspruch genommen wird. Fahrgemeinschaften verabreden sich für gemeinsame Klinikfahrten bei Bedarf. Wehrshäuser BürgerInnen nutzen auch Taxis, um bei Bedarf Ziele ohne eigene Autonutzung im Alter zu erreichen. Probleme gibt es für Bewohner/innen aus Neuhöfe, denen mangels Verbindung bereits die Teilnahme am Seniorenclub schwerfällt.

Stadtteil Cyriaxweimar

Durch die Stundentaktanbindung im Nahverkehr, die Bürgerbusbeteiligung mit den Nachbargemeinden und der Gemeinde Weimar, sich bildenden privaten Fahrgemeinschaften bei Veranstaltungen zu den Nachbarorten besteht kein Erweiterungsbedarf der Mobilitätsmöglichkeiten.

Stadtteil Haddamshausen

Zufriedenheit mit der Anbindung an den Stadtbusverkehr in stündlicher Taktung mit Niederflurbussen auch an Samstagen. Bei AST-Fahrten wird auf den Ausschluss mobilitätseingeschränkter Personen verwiesen²⁶. Selbst der Stadtbus stellt immer nur einen Rollstuhlplatz pro Fahrt zur Verfügung. Dringend werden barrierefreie Haltestellen benötigt. Um eine verbesserte Radwege-Situation zwischen den Allnatal-Gemeinden herzustellen, wurde mit dem Radwegebeauftragten der Stadt Marburg Kontakt aufgenommen.

Stadtteil Hermershausen

Die Stadtbusanbindung ist optimal und wird hilfreich mit einer Schulung durch die Stadtwerke unterstützt: „Rollator/Rollstuhl Ein- und Ausstiegsübung“. Gut ergänzt wird der Nahverkehr durch die an drei Tagen pro Woche bestehende Bürgerbus-Linie mit der Gemeinde Weimar. Eine sichere und unmittelbare Radwegeverbindung zu den anderen Stadtteilen des aktiven Allnatales fehlt. Es besteht Interesse, sich über Carsharing-Modelle auf dem Land zu informieren.²⁷

Östliche Stadtteile

Stadtteil Ginseldorf

Mobilitätsprobleme gibt es bisher nicht, da Familien und Nachbarschaften intakt sind und für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung stehen.

²⁶ AST kann weder Rollis, noch Kinderwagen, Fahrräder o.ä. mitnehmen

²⁷ OV Detriche hat Link zu *Schöner Mobil erhalten*: <http://www.schoenstadt.net/index.php/elektromobilitaet/schoener-mobil>

Stadtteil Bauerbach

Der Stadtteilbedarf an Mobilität ist bisher durch ein Busangebot und Fahrgemeinschaftsbildung für Gehbehinderte zur Nachbargemeinde Ginseldorf und Mitnahmehilfen aus der Nachbarschaft in Einzelfahrten zu Arztpraxen oder Behörden abgedeckt. Aus dem Stadtteil Bauerbach wird über die Unerfahrenheit, den Busfahrplan zu verstehen, und über mangelnde Kenntnis der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs bzw. Nordviertels im Verhältnis zu Südviertel/Einkaufsmöglichkeiten berichtet

Stadtteil Schröck

Der Stadtteil hat „keine schlechte Busanbindung“, Mobilität ist „problemlos“ herstellbar. In Einzelfällen finden Familien und Nachbarn bisher eine Lösung. Ein Bürgerbus ist nicht notwendig.

Stadtteil Moischt

Die Nahverkehrsanbindung wurde durch Studierendenbeschwerden für Moischt stark verbessert, so dass nichts „Nachteiliges“ zum Thema Mobilität berichtet wird. Ergänzend besteht donnerstags seit 10-15 Jahren ein Fahrdienst nach Dreihausen in den REWE Markt.

Stadtteil Ronhausen

In Ronhausen ist keine Infrastruktur vorhanden, die Busanbindung hat einen Zweistudentakt und wird wenig genutzt. Der Radweg wird eher in Anspruch genommen.

Stadtteil Bortshausen

Viele SeniorInnen sind motorisiert und die Busanbindung ist recht gut. Einkaufsmöglichkeiten in Cappel bzw. Hachborn und Dreihausen zu nutzen ist kein Problem. Die Radweganbindung wird daher eher für Freizeitradeln („70- bis-80-Jährigen“) in Anspruch genommen.

Kernstadt

Oberstadt/Altstadt

Mobilitätsprobleme aufgrund der Oberstadt-Topographie lösen viele SeniorInnen, die in der Oberstadt wohnen individuell durch eigenen Umzug in barriereärmer zugängliche Wohnungen.

Die Pflasterung der Oberstadt-Straßen ist aufgrund der Unebenheit und Rutschigkeit bei feuchtem Wetter beschwerlich und gefährlich für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Pflasterung stellt Rollatoren-Nutzende wie Rollstuhlfahrende vor eine anspruchsvolle Aufgabe.

Ein Teilhabe-Angebot für Menschen mit und ohne Demenz der Alzheimer Gesellschaft Marburg – Café Nikolai im Mehrgenerationenhaus (Melanchthon-Haus am Luth. Kirchhof) der Ev. Familienbildungsstätte – weist mehrfache Barriere auf: Verkehrstechnisch aufgrund der Topographie bei individueller Anfahrt und mangelnder Anbindung an den ÖPNV sowie innerhalb des Melanchthonhauses durch die nicht barrierefrei zugängliche Küche.

Stadtteile Marbach und Ketzerbach

Mehrere Befragte berichteten von „einschlafenden“ bürgerschaftlichen Aktivitäten („wegen Überalterung“) bzw. Angeboten, die mangels Nachfrage wieder aufgegeben wurden wie Mittagstisch und Miteinander-Füreinander. Eine Erklärung dafür ist die Dominanz des Individualverkehrs. Diese verhindert den Aufbau von Begegnungsmöglichkeiten. Für Menschen, denen diese Nutzung nicht möglich ist (besonders in Marbach aufgrund der anspruchsvollen Topographie) stehen keine alternativen Verkehrsträger abgestimmt zur Verfügung. Freizeit-, Bewegungs- und Begegnungs-Angebote sollten dies zukünftig mitberücksichtigen und Lösungen unabhängig vom Individualverkehr einfordern.

Stadtteil Badestube

Die sehr gute Busanbindung für die Badestube wird hervorgehoben.

Stadtteil Cappel

Für den Stadtteil sind einige Straßen aufgrund der topographischen Gestaltung ein Hindernis für die Teilhabe von SeniorInnen. Hier wird aktuell der Bedarf des Bürgerbusses recherchiert.

Ergebniszusammenfassung

Die befragten äußeren Stadtteile haben seit einigen Jahren eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV. Dazu, inwieweit dieser auch regelmäßig von Seniorinnen und Senioren mit wenigen oder keinen Mobilitätseinschränkungen genutzt wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden. Zu vermuten ist, dass hier ein Potential an NutzerInnen zu aktivieren wäre, indem Fahrplanlesegruppen gebildet und die gemeinsam die ÖPNV-Nutzung geübt wird (ähnlich wie im Stadtteil Bauerbach), v.a. aber durch durchgehende Linienführung ohne Umstiege.

In diesen Stadtteilen wird bei stärkerer Mobilitätseinschränkung sehr stark auf familiäre oder Nachbarschaftshilfe gesetzt. An der Stelle bleibt die Frage nach der Situation Zugezogener offen.

Viele Stadtteile haben für eingeschränkt mobile Menschen mit der Topographie zu kämpfen und müssen gute Lösungen finden um die Teilhabe zu ermöglichen. Nicht jede Person in einer solchen Situation kann ihre Wohnung oder ihr Haus verlassen und „ins Tal ziehen“.

Offensichtliches Ergebnis der Befragungen ist, dass Marburger Senioren sehr intensiv auf den Individualverkehr gesetzt haben und setzen. Ob das für die Seniorinnen auch so gilt, konnte in der Befragung nicht geklärt werden, da nur wenig Frauen befragt wurden.²⁸ Ansätze andere Mobilitäts-Möglichkeiten einzubeziehen sind vorhanden (siehe Bauerbach und Zahlbach) und es besteht der Wunsch diese auszubauen

²⁸ Die Sichtweise der Befragerin und der Befragten ist sehr stark vom jeweils eigenen Mobilitätsverhalten beeinflusst und durch die gesellschaftlich automobilfokussierte Planung geprägt.

bzw. aufzubauen. Sei es das Interesse für die Bürgerbusnutzung in Gisselberg oder auch in Cappel. Darüber hinaus gibt es ein verstärktes Interesse für Car-Sharing Modelle.

Da der Individualverkehr nicht für alle Lebenslagen und für eine lebenswerte Stadt der Zukunft die vorrangige Mobilitätslösung bietet, entsteht durch die Anfrage des Seniorenbeirates die große Chance, sich über verschiedene Verkehrsträger und die Frage der Lebensqualität in Marburg – auch gerade vor dem Hintergrund neu zu planender Wohngebiete – intensiver Gedanken zu machen und dazu neue Ideen und Lösungen für Marburg zu entwickeln.²⁹

8. Ausgestaltung einzelner Maßnahmen/ Weitere Umsetzungsmöglichkeiten

Um Mobilität nachhaltig zu fördern, reicht die punktuelle Bearbeitung einzelner Mobilitätsbarrieren nicht aus. Die gesamte Verkehrsplanung muss in den Blick genommen und eine Verkehrswende angestrebt werden:

„Für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung sind intelligente, vernetzte und vor allem verkehrsmittelübergreifende aber auch verkehrssparende Lösungen gefragt. Kombinierte Angebote aller Verkehrsträger – von Bus und Bahn über Fahrrad, Fußgänger, Sharing-Systemen (Carsharing, Fahrradverleihsysteme) bis hin zu Mitfahrautos – sind gefragt.“³⁰

Neben dem wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduktion und der Erreichung der Klimaschutzziele bedeutet die sogenannte Verkehrswende einen Gewinn an Lebensqualität für die Kommunen. „So schafft die Verkehrswende mehr Platz für Aufenthalt, mehr Sicherheit, weniger Lärm, bessere Luftqualität, mehr Gesundheit, mehr eigenständige Mobilität für Kinder und ältere Menschen sowie mehr Mobilität zu geringeren Kosten“³¹, indem der PKW-Verkehr reduziert und der städtische Raum neu aufgeteilt wird.

Um die Verkehrswende zu erreichen, empfiehlt das ‚Zukunftsnetz Mobilität NRW‘ ein explizit darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen *aller* Fachdienste der Stadt.³² Auch die Studie MID bestätigt, dass es weniger um die Optimierung einzelner Verkehrsangebote als um die Gestaltung der Rahmenbedingungen geht, wenn eine ganzheitliche Verkehrswende erreicht werden soll. So bestimmten Siedlungsstruktur, Wohnungs- und Arbeitsmarkt wesentlich die Mobilitätsnachfrage.³³ Es geht also um eine langfristige und fachdienstübergreifend Planung. Damit auch kleinteilige Maßnahmen zielführend sind, braucht es ein integriertes Gesamtkonzept, dass

²⁹ Die Stadt Wien hat ein Fachkonzept Mobilität mit aufeinander abgestimmten Maßnahmenbündeln auf den Weg gebracht, was u.a. einen Fairnesscheck zur besonderen Berücksichtigung von Gruppen mit besonderen Ansprüchen enthält.

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/ablauf.html>

³⁰ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/zielsetzung> [letzter Zugriff 28.07.18]

³¹ ebd.

³² ebd.

³³ vgl. Infas, 2010, S. 26

die Verbesserung der Mobilität als dauerhaften Prozess ansieht³⁴ und in der gesamten Verwaltung verankert ist³⁵.

Dennoch sollen an dieser Stelle einige altersspezifische Maßnahmen vorgeschlagen werden, die die Mobilität älterer Menschen in Marburg erleichtern und Teilhabe fördern können.

- Ausbau der Möglichkeiten für Mängelmeldung: Der Marburger Mängelmelder bietet BürgerInnen ebenso wie die Meldeplattform Radverkehr die Möglichkeit, beobachtete Mängel oder Schäden online zu kartieren und zu kommentieren und den Bearbeitungsstatus nachzuverfolgen. Es besteht die Option, ein Foto anzuhängen und die eigenen Kontaktdaten zu hinterlassen, um bei Rückfragen kontaktiert und bei Statusänderungen informiert zu werden. Nach Absenden der Meldung wird diese geprüft und an den zuständigen Fachdienst weitergeleitet. Ein Symbol erscheint an der entsprechenden Stelle der Karte und ändert je nach Bearbeitungsstatus seine Farbe von Weiß („Warten auf Freigabe“) über Rot („Freigegeben und zur Bearbeitung weitergeleitet“) und Gelb („In Bearbeitung“) zu Grün („Bearbeitung abgeschlossen“). Ein grüngelbes Symbol bedeutet, dass eine Meldung ungelöst abgeschlossen wurde. Die Geschichte der Meldungen und deren Status kann bis 2013 zurückverfolgt werden.

Der Mängelmelder ist ein lobenswertes Instrument, BürgerInnen einzubeziehen und die Bearbeitung von Schäden beschleunigen. Ein Ausbau der Möglichkeiten für Mängelmeldung ist jedoch wünschenswert und notwendig. Empfohlen wird die Einrichtung einer *Telefonnummer für Mängelmeldung*, da gerade SeniorInnen häufig eine analoge Beteiligungsform wünschen. Diese Nummer gilt es, in Faltblättern und Zeitung bekannt zu machen, da trotz deutlichem Anstieg der Internetnutzung in dieser Altersgruppe nicht alle auf diesem Weg erreichbar sind. Auch hier sollte die Möglichkeit gegeben werden, per Anruf, Mail oder postalisch über den Bearbeitungsstand informiert zu werden. Werden analog aufgenommene Meldungen in den Online-Mängelmelder eingespeist, kann eine Dopplung vermieden werden.

Des Weiteren ist eine *Ausweitung der Kategorien im Online-Mängelmelder* zu empfehlen, um eine explizit mobilitätsbezogene Nutzung anzuregen und zu ermöglichen. Aktuell kann im Onlineformular zwischen den Kategorien „Ampelanlagen“, „Straßenlaternen“, „Straßenschäden“, „Verkehrsschilder“ und „Wilder Müll“ gewählt werden. Viele der mobilitätsbezogenen Schwierigkeiten älterer Menschen werden dadurch jedoch nicht abgedeckt, sodass hier eine offizielle Plattform fehlt. Eine *Kategorie „Mobilitätsbarriere“* ermöglicht es, mangelhafte (überflutete, glatte...) oder häufig zugesperrte Gehwege, fehlende Bürgersteigabrundungen,

³⁴ vgl. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/kommunale-mobilitaetskonzepte> [letzter Zugriff 28.07.18]

³⁵ vgl. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/zielsetzung> [letzter Zugriff 28.07.18]

beschädigte Treppengeländer etc. zu melden. Auf diese Weise können BürgerInnen auf mobilitätseinschränkende Mängel hinweisen. Denkbar wären jeweils eigene Kategorien.

Eine *kurze schriftliche Begründung* des zuständigen Dienstes im Statusfeld einer Meldung kann Frustration entgegenwirken, wenn ein Anliegen noch nicht abschließend bearbeitet werden kann. Wenn beispielsweise eine Ausgabe erst im folgenden Jahr vorgesehen ist, kann dies dort vermerkt werden.

- Weiterführung und systematische Nachbereitung der Stadtteilspaziergänge: Bei den in Marburg bereits zwei Mal durchgeführten Stadtteilspaziergängen der Altenplanung handelt es sich um eine Ortsbegehung mit älteren BürgerInnen, um Potentiale aber auch Schwachstellen eines Quartiers zu identifizieren. So suchte die Altenplanung am 26.06.18 gemeinsam mit BewohnerInnen des Ortenbergs nach bereits bestehenden schönen Aufenthaltsorten, nach geeigneten Plätzen für neue Bänke und sonstigen Bedarfen im Stadtteil.³⁶ Wie auch bei anderen Methoden dieser Art besteht jedoch die Gefahr, dass die Ergebnisse solcher Befragungen ungehört bleiben und keine Handlungen nach sich ziehen. Die Altenplanung empfiehlt daher erstens eine *Weiterführung der Stadtteilspaziergänge* auch in anderen Stadtteilen und Außengemeinden und zweitens eine mit allen Fachdiensten gemeinsam zu installierende *systematische Nachbereitung und Einleitung von hierauf aufbauenden Maßnahmen*³⁷. Wie bereits in Kapitel 6.1 erwähnt, empfiehlt sich eine einheitliche und aktualisierbare Form der Dokumentation. Denkbar wäre ein interaktives Kartierungssystem, das dem Mängelmelder gleicht, oder eine Ergänzung des Mängelmelders von städtischer Seite.
- Ausbau öffentlicher Sitzgelegenheiten mit innovativen Mitteln: Das Klappsitzmodell „Teo“ von BURRI public elements®³⁸ bietet vielerlei Vorteile als Sitzmöglichkeit im öffentlichen Raum. Es handelt sich um ein robustes Gestell aus Aluminium und Edelstahl, das flexibel an bereits bestehende Infrastruktur (Straßenlampen, Stangen, Stahlträgern, Wand...) angebaut werden kann. Dadurch braucht die Montage keine begleitenden Bauarbeiten und Bewilligungsverfahren. Die Sitzfläche der Stühle ist witterungsresistent und wartungsarm und klappt sich hoch, sobald der Stuhl nicht mehr in Benutzung ist, was ihn platzsparend und unauffällig macht. Es ist zu erwarten, dass der Sitz wenig attraktiv für Gruppen von Jugendlichen ist und somit das Risiko der Lärmbelastung geringer ausfällt, als bei einer Bank. Die erhöhte Sitzfläche erleichtert für ältere Menschen das Hinsetzen und Aufstehen.³⁹
Insgesamt stellt der Klappsitz eine sinnvolle Ergänzung zu Bänken dar. Gerade auch für ÖPNV-Haltestellen mit geringen Platzmöglichkeiten oder niedriger Frequenz ist er geeignet. BURRI bietet eine dreimonatige Probemiete an, nach

³⁶ Die Ergebnisse der Befragungen können beim FD 17 Altenplanung eingesehen werden

³⁷ vgl. <https://www.aq-nrw.de/quartier-gestalten/modulbaukasten/modul-07-quartiersbegehung-spaziergang/wichtige-umsetzungsschritte-aufwandsabschaetzung/> [letzter Zugriff 29.07.18]

³⁸ <https://www.burri.world/de/teo/klappsitz> [letzter Zugriff 29.07.18]

³⁹ <https://www.vbg.ch/2017/05/teo-clevere-sitzgelegenheit-im-oev/> [letzter Zugriff 29.07.18]

deren Ablauf die Produkte ohne Mehrkosten gekauft werden können. Die Anschaffung und Montage einiger Sitze an geeigneter Stelle wird empfohlen. Geprüft werden sollten beispielsweise die in den Stadtteilspaziergängen identifizierten Orte für neue Bänke.

- Aufgriff des Modells „Nette Toilette“: Öffentliche Toiletten sind in Errichtung, Pflege und Wartung sehr kostenintensiv. Daher fehlt in vielen Städten eine ausreichende Abdeckung: „Durch die angespannte Finanzlage vieler Kommunen kann keine schnelle und flächendeckende Lösung erreicht werden.“⁴⁰ Um Abhilfe zu schaffen, wurde in Aalen das Konzept der „Netten Toilette“ entwickelt und inzwischen von über 260 Städten und Gemeinden bundesweit übernommen.⁴¹ Das Konzept funktioniert über die Einbindung von Gastronomien, die ihre WCs auch NichtkundInnen zu Verfügung stellen und dafür eine Entschädigung von der Stadt erhalten. Die Betriebe erhalten Aufkleber mit dem Symbol der „Netten Toilette“, die sie für die Bevölkerung leicht erkennbar machen. Zudem kann online und auf Stadtplänen auf die teilnehmenden Gastronomien hingewiesen werden. So entsteht ein „flächendeckendes Netz an frei zugänglichen Toiletten, die sauber, gepflegt und bis spät in die Nacht geöffnet sind“.⁴² Gleichzeitig bedeutet dies enorme Kosteneinsparungen für die Kommunen und Werbung für die teilnehmenden Gastronomien. Der Aufgriff des Modells in Marburg würde nicht nur SeniorInnen, sondern der gesamten Bevölkerung und Gästen zugutekommen. Um mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang zu ermöglichen, sollten in regelmäßigen Abständen barrierefreie Toiletten verfügbar sein: für den eventuell nötigen Ausbau können Gastronomien einen Zuschuss von der Stadt erhalten. Auf dem „Nette Toilette“-Aufkleber ist ersichtlich, ob es sich um eine barrierefreie Toilette handelt und ob ein Wickeltisch zur Verfügung steht. Welche Gastronomien zuerst angefragt werden, sollte vom Bedarf abhängig gemacht werden: Grundlage können Erhebungen wie die 3.000 Schritte mit dem Oberbürgermeister oder Stadtteilspaziergänge der Stadtplanung oder Altenplanung sein.
- Neuartige Formen des Individualverkehrs – Carsharing: Das Modell des Carsharings bietet die Möglichkeit, den motorisierten Individualverkehr zu verringern und Mobilität umweltschonender und nachhaltiger zu machen. Seit einigen Jahren wird der Service vermehrt von Firmen angeboten, die die Autos und die nötige Technik bereitstellen. Für KundInnen hat das Konzept viele Vorteile: die Investitionskosten für ein eigenes Auto (inklusive Wertverlust) sowie die Kosten für Versicherung entfallen, Reinigungs- und Wartungsaufwand werden von der Firma übernommen.⁴³ Auch die Befreiung von der lästigen Parkplatzsuche wird von NutzerInnen als Entlastung wahrgenommen.⁴⁴ Zudem können bei einer Carsharing-

⁴⁰ <http://www.die-nette-toilette.de/gute-gruende-fuer-die-nette-toilette.html> [letzter Zugriff 29.07.18]

⁴¹ vgl. ebd.

⁴² ebd.

⁴³ vgl. <https://www.energiewende-ebersberg.de/Carsharing.html> [letzter Zugriff 29.07.18]

⁴⁴ Tils, Rehaag & Glatz, 2015, S. 11

Firma je nach Bedarf unterschiedliche Wagenmodelle von Kleinwagen bis Lieferwagen gewählt werden. Je nachdem, wie flächendeckend das Angebot zur Verfügung steht, kann Carsharing eine echte Alternative zum Autobesitz darstellen⁴⁵ und einen Gewinn an Lebensqualität bedeuten⁴⁶.

Die in Marburg ansässige Firma scouter bietet die Option, nach einer einmaligen Anmeldung und ohne Vertragsbindung Autos zu buchen. Diese befinden sich an festgelegten Stationen im Ort oder aber in Innenstadtbereichen auf einem beliebigen öffentlichen Parkplatz. Eine Reservierung ist im Internet, per App oder gegen Entgelt telefonisch möglich. Abgerechnet wird die gebuchte Zeit sowie ein Kilometerfestpreis, in dem die Kraftstoffkosten bereits enthalten sind. Eine Kennenlernphase von sechs Monaten ermöglicht die Nutzung ohne Monatspreis. Wer ein Jahresabonnement bei den Stadtwerken hat, bekommt die Aktivierungsgebühr erlassen. Zudem ist es dank einer Partnerschaft mit Flinkster möglich, auch in 300 anderen Städten Fahrzeuge zu nutzen. Haftungskosten sind ohne Zusatzzahlung auf 1500€ begrenzt und lassen sich auf ein Maximum von 150€ reduzieren. Optional ist ein Beitrag von einem Cent pro Kilometer, der den Emissionsausgleich ermöglicht und die Fahrt klimaneutral macht.

Carsharing bedeutet die geteilte Nutzung eines Autos durch mehrere Personen und setzt in der Regel Führerschein voraus. Nicht alle Menschen besitzen jedoch eine Fahrerlaubnis; trotz einer stetigen Zunahme des Führerscheinbesitzes bei der Bevölkerung über 60 Jahren sind gerade Frauen über 65 noch deutlich seltener in Besitz eines Führerscheins als der Durchschnitt.⁴⁷ Hinzu kommt ein erhöhtes Unfallrisiko bei alternstypischen Einschränkungen, was in manchen Fällen das Autofahren gefährlich und einen Umstieg empfehlenswert macht. Carsharing kann eine Möglichkeit sein, auf den eigenen Wagen zu verzichten und dennoch zu jedem beliebigen Zeitpunkt und bei geringen Kosten mobil zu sein.

Um den Bedürfnissen von SeniorInnen gerecht zu werden, bedürfte das derzeitige Carsharing-Angebot jedoch einen gewissen Ausbau. Menschen ohne Führerschein bräuchten die Möglichkeit, A) eine FahrerIn oder einen Fahrer mitzubringen oder B) bei Bedarf auf einen Pool an FahrerInnen zurückzugreifen. Beides ist laut Tim Pfeleiderer, Marburger Geschäftsführer der Firma scouter, denkbar.⁴⁸ Variante A) sei ohne Probleme umsetzbar und setze lediglich die Haftungsbereitschaft der/des Mietendem im Falle eines Schadens voraus (Haftungsgrenze s. o.). Variante B) bedürfe eines Pools an FahrerInnen, der von der Stadt, einem Verein o. Ä. organisiert werden müsste. Denkbar wäre hier eine Kooperation mit der Freiwilligenagentur Marburg. Für weitere Gespräche stünde der Geschäftsführer gerne zur Verfügung.

⁴⁵ Vgl. <https://www.energiewende-ebersberg.de/Carsharing.html> [letzter Zugriff 29.07.18]

⁴⁶ Tils, Rehaag & Glatz, 2015, S. 7, 12, 13

⁴⁷ Hefter & Götz, 2013, S.33

⁴⁸ Gespräch zwischen E. Siebler, M. Baumann und T. Pfeleiderer (Geschäftsführung scouter Marburg) am 19.07.18

Es empfiehlt sich, einmalige ÖPNV-Jahreskarten und Carsharing-Vergünstigungen bei freiwilliger Abgabe des Führerscheins anzubieten.

- Mobilitätsschulungen für ältere Menschen (SWMR): Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wie der Stadtbusse kann gerade für Menschen mit körperlichen/sensorischen oder mentalen Einschränkungen oder Krankheiten eine Herausforderung sein. Viele Maßnahmen, um den ÖPNV möglichst barrierefrei zu gestalten, wurden und werden in Marburg bereits umgesetzt (Ausbau der Haltestellen mit Hochbord sowie digitalen und auditiven Fahrplananzeigen („dynamische Fahrgastinformation“), Absenkvorrichtungen bei Bussen, Rampen für Rollstühle etc.). In allen Bussen gibt es eine Stellfläche für Rollatoren und Rollstühle; Schwerbehindertensitzplätze sind gesondert gekennzeichnet. Einige hilfreiche Funktionen, mit denen die Busse ausgestattet sind, sind jedoch nicht selbsterklärend und bedürfen einer Einweisung. Auch kann das richtige Verhalten vor und im Bus einigen Problemen vorbeugen und die Nutzung erleichtern.

Zum Zweck der Schulung Älterer haben die Stadtwerke bereits ein Konzept entwickelt. Durchgeführt wurden die „*Mobilitätstrainings*“ zum Beispiel 2015 in den Lahnwerkstätten und Cyriaxweimar und 2017 in Ockershausen. Dabei wurde u.a. über Vergünstigungen für SeniorInnen informiert und das richtige Ein- und Aussteigen und die Sicherung eines Rollators im Bus geübt. Das Motto lautete: „Es bedarf nur etwas Übung und Erfahrung, um mobil zu sein“. Diese Erkenntnis ist besonders für Menschen wichtig, für die die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel keine Selbstverständlichkeit darstellt, da sie ihr Leben lang hauptsächlich mit dem Auto unterwegs waren. Hier kann die Schulung ermutigen, vom PKW auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Auch Menschen, die körperlich eingeschränkt und auf einen Rollator angewiesen sind, können mit „*Mobilitätstrainings*“ Sicherheit (wieder-) gewinnen und selbstständig mobil sein. Wünschenswert wäre es, solche Trainings in regelmäßigen Abständen in allen Stadtteilen durchzuführen, damit gerade die (noch) nicht Mobilien erreicht werden.

9. Wir danken (in alphabetischer Reihenfolge) **für Anregungen, Ideen, Unterstützung:**

Angela Schönemann,
BiP,
Blista Marburg,
FiB e.V.
FD Bauverwaltung
FD Bürgerbeteiligung
FD Soziale Leistungen
FD Straßenverkehr
FD Wohnungswesen
Gleichberechtigungsreferat Marburg
OrtsvorsteherInnen
Seniorenbeirat Marburg

Literatur

BAR – Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (2008). ICF-Praxisleitfaden 2 in medizinischen Rehabilitationseinrichtungen. *Frankfurt am Main*.

Bundestag, D. (2016). Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. *Drucksache, 18, 10210*.

Carsharing. (o. D.).

Abgerufen von <https://www.energiewende-egersberg.de/Carsharing.html>.

Consult, R. (2013). Pläne für die nachhaltige urbane Mobilität – Planen für Menschen. *Web-Broschüre* http://www.rupprechtconsult.eu/uploads/tx_rupprecht/sump_brochure_de_final_webversion.pdf.

Das Ziel: *Unterstützung von Kommunen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung*. (o. D.).

Abgerufen von <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/zielsetzung>.

Hefter, T., & Götz, K. (2013). Mobilität älterer Menschen. *State of the Art und Schlussfolgerungen für das Projekt COMPAGNO. Frankfurt am Main= ISOE-Diskussionspapiere, 36*.

Herzog-Schlagk, B. (2018). Schritte zur Einführung einer Fußverkehrsstrategie. *Handlungsleitfaden. Broschüre* <http://www.fussverkehrsstrategie.de/hlf.html>.

Infas, D. L. R. (2010). Mobilität in Deutschland 2008–Ergebnisbericht. *Struktur–Aufkommen–Emissionen–Trends. Berlin*.

Kommunale Mobilitätskonzepte. (o. D.).

Abgerufen von <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/kommunale-mobilitaetskonzepte>.

Quartiersbegehung/-spaziergang. *Wichtige Umsetzungsschritte / Aufwandsabschätzung*. (o. D.).

Abgerufen von <https://www.aq-nrw.de/quartier-gestalten/modulbaukasten/modul-07-quartiersbegehung-spaziergang/wichtige-umsetzungsschritte-aufwandsabschaetzung/>.

TEO – die clevere Sitzgelegenheit für ÖV-Nutzer. (2017,9. Mai).

Abgerufen von <https://www.vbg.ch/2017/05/teo-clevere-sitzgelegenheit-im-oev/>.

TEO. *Klappsitz*. (o. D.).

Abgerufen von <https://www.burri.world/de/teo/klappsitz>.

Tils, G., Rehaag, R., & Glatz, A. (2015). Carsharing – ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität. Düsseldorf: Verbraucherzentrale NRW.
Broschüre <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/43595>.