

Vorschlag für
eine Projektbeschreibung ...

ENTWURF
für die Abstimmung mit Kooperationspartnern

... entlang des Rasters für eine Projektskizze, wie sie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für Projektvorschläge zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 vorsieht

Projekt-Bezeichnung:

Förderung der Fahrradmobilität älterer Menschen

durch ein integriertes Konzept Fahrrad – Infrastruktur – Kommunikation

**Gesamtziel
des
Projektes**

Das Gesamtziel des Projektes ist es, in die Weiterentwicklung des Radverkehrs die besonderen Belange und Bedürfnisse älterer Fahrradfahrer/innen einzubeziehen.

Dies soll im Hinblick auf das Gesamt-System Radverkehr erfolgen und folglich Lösungen in nachfolgenden Handlungsfeldern einschließen:

- die infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Radverkehrs inclusive Fahrradverleihsysteme,
- die Fahrradtechnik selbst inclusive Pedelecs,
- erforderliche Maßnahmen im Rahmen von Mobilitäts- und Gleichgewichtstrainings,
- Kommunikationsstrategien zur Förderung der Fahrrad-Mobilität und eines angemessenen Verhaltens im öffentlichen Verkehrsraum.

**Begründung
zum
Gesamtziel
des
Projektes**

Im Hinblick auf zukünftiges Verkehrsverhalten und die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel können wir derzeit von folgendem Kenntnisstand ausgehen: Es gibt einen sehr langsam aber stetig verlaufenden Trend der Abnahme des motorisierten Individualverkehrs und der Zunahme der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades. Zudem nimmt der Anteil der Menschen, die ein multimodales Verkehrsverhalten zeigen, in den jüngeren Kohorten zu. Jedoch zeigt sich bei älteren Menschen ein teilweise gegenläufiger Trend, da die aktuell älter werdenden Kohorten (und hier insbesondere die Frauen) in höherem Maße über PKW und Führerschein verfügen als frühere Kohorten und biographisch das Auto für sie eine besondere Rolle gespielt hat.

Derzeit nutzen Menschen im Alter von 60 Jahren und mehr das Fahrrad für ca. 10 % ihrer Wege und damit in etwa gleich häufig wie die Bevölkerung Deutschlands insgesamt, wobei die Nutzung des Fahrrades ab einem Alter von 75 Jahren deutlich abnimmt. Es ist jedoch die Fahrrad-Nutzung unter den Senior/innen durchaus sowohl von individuellen Werthaltungen und Einstellungen geprägt als auch von den räumlichen Gegebenheiten und dem Mobilitäts-Anlass. So nutzen ältere Menschen das Fahrrad in Randlagen von Großstädten und in Städten zwischen 20.000 und 100.000 Einwohnern häufiger als in Kernlagen von Großstädten und in Kleinstädten und es nimmt in Randlagen von Großstädten und in Städten zwischen 20.000 und 100.000 Einwohnern die Nutzungshäufigkeit weniger stark ab. Zudem nimmt mit zunehmendem Alter die Freizeit-Nutzung des Fahrrades stärker ab als die Nutzung für die Versorgungsmobilität.

Insofern ist davon auszugehen, dass es auch in der Gruppe der älteren Menschen Potentiale gibt, die Nutzung des Fahrrades zu befördern. Einerseits gilt es also, nachfolgende Alterskohorten mit einer hohen Affinität für den motorisierten Individualverkehr für die Fahrradnutzung zu gewinnen.

Vorrangig jedoch geht es in der Zielgruppe ältere Menschen darum zu verhindern, dass Menschen die Fahrradnutzung reduzieren oder ganz einstellen, weil eine nicht angemessene Infrastruktur und eine hohe Geschwindigkeit sowie nicht-regelkonformes Verhalten (jüngerer) Fahrradfahrer auf der einen Seite mit den auftretenden individuellen Beeinträchtigungen des Alters auf der anderen Seite das Fahrrad-Fahren objektiv und subjektiv zu einer risikobelasteten Mobilitätsform machen.

Das zeigen auch Ergebnisse von Befragungen älterer Menschen. Zentrale Herausforderungen der Radverkehrsförderung betreffen mit Blick auf ältere Menschen die Sicherheitsaspekte, in zweiter Linie die Bequemlichkeit.

Wobei die Lösungen keine partiellen sein können, vielmehr sind integrierte Strategien gefordert, die die Sicherheits- und Bequemlichkeitsaspekte bei der Gestaltung des Artefakts Fahrrad selbst verbinden mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes und seiner technischen und Informations-Infrastruktur und diese Lösungen wiederum mit passgenauen Kommunikationsstrategien sozial vermitteln und tragfähig machen.

Einem (u.a.) auf ältere Menschen zugeschnittenen Fahrrad-Verleih-System fällt dabei eine zentrale Rolle zu: Es kann bestimmten Bequemlichkeitsaspekten Rechnung tragen (sicheres bequemes Abstellen, Wartung), es kann spezifischen funktionalen Erfordernissen Rechnung tragen (Transport von Einkäufen, Kraftunterstützung durch Hilfsmotor) und es kann bei einer guten flächenhaften Verfügbarkeit für Teile von Wegeketten genutzt werden. Insofern hat es Vorteile gegenüber einem privaten Fahrrad. Zudem ist es geeignet, den (Wieder-)Einstieg in die Fahrradmobilität z.B. am Beginn der nachberuflichen Phase zu unterstützen.

Mit Blick auf die Flächenabdeckung bedeutet dies unabdingbar, Wohnstandorte mit einzubeziehen.

Zu prüfen wird sein, inwieweit ein in diesem Sinne stark kommunal ausgerichtetes System kombiniert werden kann mit den Kiel-spezifischen Nutzungsmöglichkeiten für den Tourismus: ein Kreuzfahrtfährhafen mit hohem Passagieraufkommen in den Sommermonaten, für den ein bequemes und flexibles Mobilitätsangebot (wie es ein Leihfahrradsystem ist) die Attraktivität erhöht.

**Beitrag des
Projektes zur
Umsetzung des
NRVP und
Bezug zu den
Förder-
schwerpunkten**

(1) Das Projekt lässt mit seiner Ausrichtung auf ältere Menschen in hohem Maße gesundheitsförderliche Effekte erwarten.

Dass Bewegung, Fahrradfahren und ein aktiver Lebensstil ein hohes Präventionspotential und eine herausragende Bedeutung für die Gesundheit haben, ist unbestritten. Zu den positiven gesundheitlichen Effekten körperlicher Bewegung, wie sie für die Bevölkerung insgesamt gezeigt werden können, kommen im höheren Alter weitere Faktoren hinzu: der Erhalt körperlicher Mobilität (Geuter 2010) ist für die Unabhängigkeit im Bereich der Aktivitäten des täglichen Lebens (BZgA 2010; Jacobs et al. 2008) und damit für die Lebensqualität im Alter in hohem Maße bedeutsam. Hinzu kommt, dass die körperliche Mobilität für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und in sozialen Netzen eine wichtige Voraussetzung ist.

Das Fahrrad hat ein hohes Potential, zum Aktivitätsradius und der Unabhängigkeit älterer Menschen wesentlich beizutragen.

(2) Das Projekt zielt zudem darauf, eine Vernetzung zwischen Fahrradmobilität, ÖPNV und Car-Sharing-System zu verstärken bzw. herzustellen. Dabei kann ein Fahrrad-Verleihsystem mit seinen Infrastruktur-Stationen eine Art „Rückgrat“ eines öffentlichen Verkehrssystems bilden, das konzeptionell und informationell die multimodale Nutzung stärkt.

**Beschreibung
Arbeitsplan in
Stichpunkten

(Maßnahmen)**

Implementation eines „Runden Tisches“ Fahrrad-Verleih-System mit den örtlichen Akteuren

Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes eines in die Infrastruktur integrierten Fahrrad-Verleih-Systems für die Landeshauptstadt Kiel, das explizit die Belange älterer Menschen einbezieht: im Hinblick auf die Verortung der Stationen im Stadtgebiet, die Zugangs-Technik und die vorgehaltenen Fahrräder

Konzept für ein Fahrrad, das den Sicherheitsbedarfen älterer Menschen Rechnung trägt

Erarbeitung eines Angebotes von Krankenkassen und Sportvereinen, die Fahrradmobilität älterer Menschen zu stärken

Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes, das die Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrssystems begleitet

Erarbeitung eines Konzeptes zur fortlaufenden Erhebung der Kundenzufriedenheit

**Arbeitsteilung/
Zus.arbeit m.
Kooperations-
partnern**

Muthesius Kunsthochschule Kiel

Landeshauptstadt Kiel

muss noch ausgeführt werden

Beabsichtigte

Projektergebnisse

(Produkt)

Präsentation *muss noch ausgeführt werden*

Ergebnisse

Darlegung

Übertragbarkeit

**Innovations-
charakter**

In bisherigen Projekten der Förderung des Radverkehrs sind ältere Menschen unterrepräsentiert.

Der Innovationscharakter des Projektes liegt darin, einen Schwerpunkt in der Ausrichtung auf ältere Menschen zu legen, die Lösungen jedoch in ein Gesamtkonzept für die Stadt zu integrieren.

Das Potential für technische Lösungen, die die Sicherheit erhöhen (z.B. Lösungen zur Selbst-Stabilisierung) von Fahrrädern sowie zur Verbesserung der Handhabbarkeit und Bequemlichkeit ist noch nicht ausgeschöpft.

Zudem werden Elemente eines setting-orientierten Ansatzes der Gesundheits-Prävention mit Maßnahmen der kommunalen Mobilitätspolitik verknüpft.

Ende Raster des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zeitraumen 2015 bis 2017 (angestrebt)

**Netzwerk
(Stakeholder)**

- Fahrradforum Kiel
- Seniorenbeirat
- Fahrrad-Wirtschaft
- adfc (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.)
- VCD e.V. (Verkehrsclub Deutschland)
- KVG (Kieler Verkehrsgesellschaft mbH)
- SFK (Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH)
- Ortsbeiräte
- Sportvereine
- Krankenkassen
- Einrichtungen des Betreuten Wohnens
- Einzelhandel bzw. Industrie- und Handelskammer
- Initiative Kultur- und Kreativwirtschaft
- KiWi GmbH (Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungsgesellschaft)
- Wissenschaftszentrum Kiel GmbH
- Port of Kiel (SEEHAFEN KIEL GMBH & KO.KG)
- Color Line GmbH

**Förder-
möglichkeiten** Projektförderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020
