

Mobilitätsberatung für Seniorinnen und Senioren

„Umtauschaktion 'Führerschein gegen Fahrkarte' starten!“

Antrag Nr. 14-20 / A 00056 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 25.06.2014

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 04582

Anlagen:

1. Antrag „Umtauschaktion 'Führerschein gegen Fahrkarte' starten!“
2. Stellungnahme Seniorenbeirat
3. Stellungnahme Stadtkämmerei

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 10.05.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Anlass	
2. Demographie und Mobilität in München	3
3. Erfahrungen aus dem Projekt „Der Mobilitätswegweiser“	9
4. Neues Konzept: Mobilitätsberatung als Serviceangebot für Seniorinnen und Senioren	10
5. Nutzen und Kosten	13
6. Finanzierung und Stadtratsziel	14
7. Behandlung von Stadtratsanträgen	15
8. Weiteres Vorgehen	15
II. Antrag des Referenten	16
III. Beschluss	17

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 25.06.2014 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 00056 (Anlage 1) gestellt. Eine Fristverlängerung bis April 2016 wurde gewährt.

Der Antrag sieht vor, dass die Stadtverwaltung ein Konzept entwickelt, das Münchner Seniorinnen und Senioren einen Umtausch des Führerscheins gegen eine Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr (ÖV) ermöglicht. Dadurch sollen mehrere Ziele erreicht werden, wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Bekämpfung der Altersarmut, Klimaschutz und Luftreinhaltung.

Das Kreisverwaltungsreferat hat den Vorschlag sowohl rechtlich als auch fachlich geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Umsetzung, die exakt der im Antrag dargestellten Vorgehensweise entspricht, nicht nur rechtlich problematisch ist, sondern auch kaum zur Erreichung der angeführten Ziele dient.

Die rechtliche Prüfung hat ergeben, dass die Abgabe des Führerscheins bzw. ein Hinterlegen dieses Dokuments keinerlei rechtliche Auswirkungen hat, da die Fahrerlaubnis unabhängig von dem Besitz des Führerscheins vorliegt. Auch ein Verzicht auf die Fahrerlaubnis ist keine adäquate Lösung. Freiwillig Verzichtende haben jederzeit die Möglichkeit, eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu beantragen. Sind dann keine Eignungs- und/ oder Befähigungszweifel vorhanden, ist die Fahrerlaubnisbehörde verpflichtet, die Fahrerlaubnis neu zu erteilen. Somit ist die angedachte Vorgehensweise nur bedingt geeignet, um die im Antrag angesprochenen Ziele zu erreichen.

Aber auch aus fachlicher Sicht bestehen starke Zweifel, dass dieses Tauschangebot tatsächlich Seniorinnen oder Senioren dazu bewegt, nicht mehr selbst Auto zu fahren. Vielmehr ist anzunehmen, dass nur diejenigen Seniorinnen und Senioren auf das Angebot eingehen, die ohnehin seit geraumer Zeit kein eigenes Auto mehr besitzen. Dies hat auch das im Antrag angeführte Beispiel aus Ulm gezeigt. Dort musste eine erste Aktion aus dem Jahr 1993 nach wenigen Monaten abgebrochen werden, da genau dies eintraf und die Aktion somit „aus dem Ruder lief“. Bei einer Neuauflage im Jahr 2002 wurde zusätzlich die Abmeldung des Autos zur Bedingung gemacht. Danach lag die Zahl der erfolgreichen Umtauschaktionen bei ca. 80 pro Jahr. Darüber hinaus muss bedacht werden, dass Seniorinnen und Senioren eine überaus heterogene Zielgruppe sind und zudem Mobilität für sie ein besonders sensibles Thema ist - gerade weil sie befürchten müssen, sie zu verlieren. Hochbetagte mit entsprechenden körperlichen Einschränkungen mögen sich durch das Tauschangebot adäquat angesprochen fühlen, jüngere Seniorinnen und Senioren könnten es jedoch als höchst anmaßend empfinden. In dieser Lebensphase wird die Aufgabe des Autos schnell mit dem Verlust der selbstbestimmten Mobilität assoziiert. Ein solches Tauschangebot wäre, bildlich gesprochen, wie „mit der Tür ins Haus fallen“. Damit sinkt entsprechend die Bereitschaft, über Alternativen zum eigenen Pkw nachzudenken. Auch die Studie „Älter werden in München“ (Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.04.2015) hat eindrucksvoll aufgezeigt, dass die heutige Senioren generation es weit von sich weist, alt zu sein. Angebote, die das höhere Alter explizit thematisieren, finden wenig Zuspruch. Der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München hat zu dem Antrag eine Stellungnahme abgegeben, die ähnliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Aktion aufführt. Einerseits wird der Anreiz einer einmaligen Jahreskarte angezweifelt, andererseits spricht sich der Seniorenbeirat gegen die Begründung aus, die als diskriminierend empfunden wird.

Die in dem Antrag skizzierte Notwendigkeit, die Zielgruppe 60+ bei der Organisation der täglichen Mobilität zu unterstützen, muss angesichts des demografischen Wandels und der Tatsache, dass die heutige Senioren generation von Kindesbeinen an von einem automobilen

Lebensstil geprägt ist, jedoch durchaus bestätigt werden. Daher wurde, aufbauend auf den Erfahrungen des Gesamtkonzepts Mobilitätsmanagement „München – Gscheid mobil“ sowie dem EU-Projekt AENEAS¹, an dem das KVR beteiligt war, eine alternative Herangehensweise entwickelt, die unter Punkt 4. dargelegt wird. Zunächst sollen jedoch Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse der älteren Generation sowie die Vielfalt der existierenden Angebote in den Bereichen Information, Beratung und Training dargelegt werden.

2. Demografie und Mobilität in München

Auch wenn sich in prosperierenden Kommunen wie München der demografische Wandel aufgrund von Wanderungsbewegungen und einer in den letzten Jahren positiven Geburtenentwicklung eher schleichend vollzieht, wird sich auch hier der Altersaufbau der Bevölkerung verändern. Hinzu kommen qualitative Veränderungen, wie eine generelle Mobilitätszunahme der älteren Menschen, die darüber hinaus zunehmend vom Automobil geprägt sein wird. Bei der jüngeren Generation sind dagegen eine langsame Renaissance des Fahrrads und eine mögliche erste Rückbesinnung auf den öffentlichen Verkehr zu bemerken. Getragen wird dieser Trend zum Teil durch die neue CarSharing Vielfalt, die eine Autoverfügbarkeit bei Bedarf garantiert. Aber auch bei der Senioren generation in München der Wunsch zu erkennen, mehr Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückzulegen, wie die Studie „Älter werden in München“ zeigt. Doch über Jahrzehnte eingeübte Routinen sind extrem beständig und eine Verhaltensänderung bedarf häufig eines externen Impulses.

Münchener Altersstruktur – heute und zukünftig

Zum 31.12.2014 waren 22,4 % der Münchnerinnen und Münchner über 59 Jahre alt, wobei 14,2 % zwischen 60 und 74 Jahren und 8,2 % 75 Jahre und älter waren. Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt München (Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.03.2015) geht von einer starken Überlagerung der demografischen Alterungsprozesse durch die altersspezifischen Wanderungsbewegungen aus. Während bei den 65 - 74-Jährigen lediglich mit einem geringen Zuwachs von 7 % im Jahr 2030 im Vergleich zu 2013 zu rechnen ist, werden die Hochbetagten über 75 Jahren voraussichtlich um 25 % zunehmen.

Mobilitätsverhalten und -wünsche der älteren Münchnerinnen und Münchner

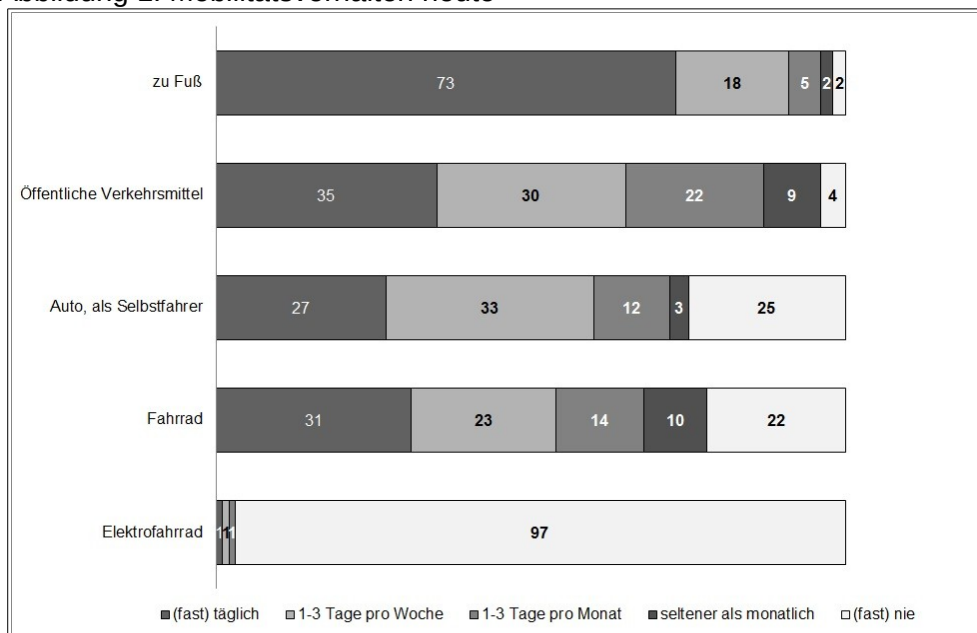
Zu Mobilitätsverhalten und -wünschen der jüngeren bzw. zukünftigen Senioren (55 - 75-Jährige) liegen dank der Studie „Älter werden in München“ sehr aktuelle Zahlen vor. Darin wurden elf Stadtviertel genauer betrachtet, die für fünf unterschiedliche Quartierstypen stehen: Gründerzeitgebiete, Gebiete der 20er bis 50er Jahre, Großwohnsiedlungen, Einzel- und Reihenhausbaugebiete sowie Neubaugebiete. Insgesamt wurden 10.000 Haushalte angeschrieben, der Rücklauf lag bei 28 %. Auch wenn es sich somit nicht um eine

¹ Attaining Energy Efficient Mobility in an ageing Society, 2009-2012

repräsentative Stichprobe für die Gesamtstadt handelt, sind die Ergebnisse höchst interessant und aufschlussreich.

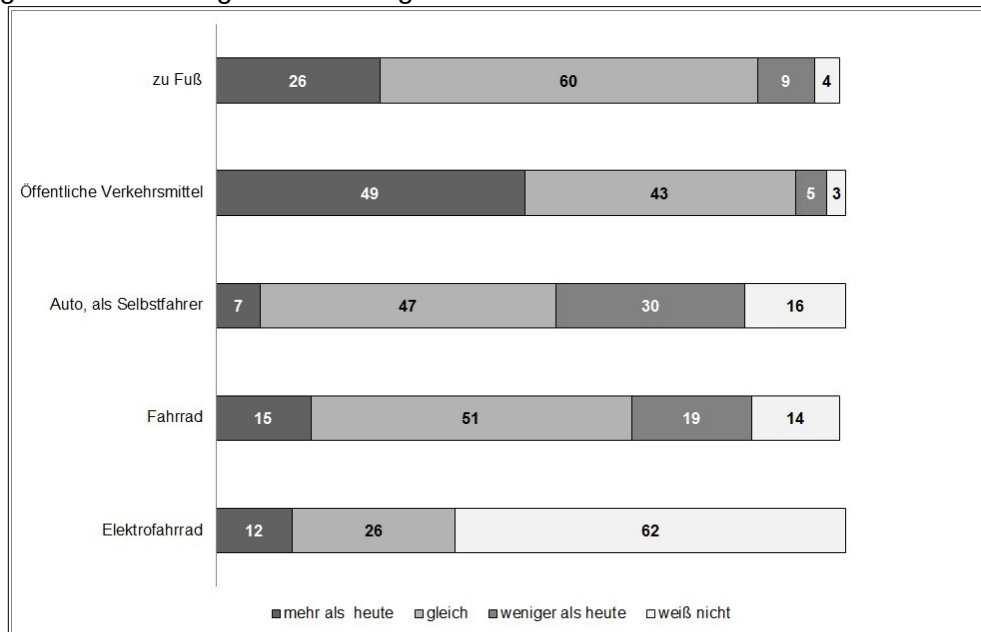
Die 55 - 75-Jährigen sind an durchschnittlich 5,1 Tagen pro Woche außer Haus, wobei die Dauer der häuslichen Absenz naturgemäß mit dem Ruhestand stark abnimmt und bei der Hälfte der Befragten nur noch 1-3 Stunden beträgt. Etwa drei Viertel der Befragten steht ein Auto immer bzw. nach Absprache mit Familienmitgliedern zur Verfügung, etwa die Hälfte hat eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Letzterer und das Auto werden ähnlich intensiv genutzt. Von besonderem Interesse ist auch die Frage, welche Bedeutung die Verkehrsmittel zukünftig haben werden. Fast die Hälfte derjenigen, die bereits jetzt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, können sich vorstellen diese zukünftig noch häufiger zu nutzen. Auch dem Zuzußgehen schreibt ein Viertel der Befragten in Zukunft einen Bedeutungsgewinn zu. Daran wird besonders auch der gesundheitsfördernde Aspekt geschätzt. Das Elektrofahrrad spielt (noch) keine große Rolle, immerhin 12 % können sich jedoch vorstellen, ein solches Rad mit Elektrounterstützung zukünftig mehr zu nutzen. Beim Autofahren liegt jedoch der Anteil der Befragten, die in der Zukunft eine seltenere Nutzung erwarten, sehr deutlich über dem Anteil derjenigen, die von einer häufigeren Nutzung ausgehen (siehe zu den genannten Zahlen die folgenden Abbildungen zum Mobilitätsverhalten heute und zukünftig). Interessant ist auch die Tatsache, dass 14 % der Befragten, die immer ein Auto zur Verfügung haben, dieses fast nie bzw. seltener als monatlich nutzen – und somit potenziell mit CarSharing deutlich günstiger fahren könnten.

Abbildung 1: Mobilitätsverhalten heute



Quelle: angepasst aus Weeber+Partner, Älter werden in München, 2014

Abbildung 2: Einschätzung des zukünftigen Mobilitätsverhaltens



Quelle: angepasst aus Weeber+Partner, Älter werden in München, 2014

Von Interesse für die langfristige Planung ist vor allem die Einschätzung der jüngeren Gruppe der Befragten: Sie rechnen damit, in Zukunft mehr mit dem Umweltverbund (zu Fuß, ÖPNV und Fahrrad, auch Elektrofahrrad) unterwegs zu sein. Ob dies nur Wunschdenken ist oder die älteren Münchnerinnen und Münchner tatsächlich zukünftig einen bewusst autoarmen Lebensstil haben werden, muss abgewartet werden.

Insgesamt kommt die Studie zu dem Fazit, dass Mobilität im Alter vor allem dann fragil ist, wenn sie bisher ganz auf das Auto fixiert ist, getreu dem Zitat eines älteren Bewohners aus einem Einzel- und Reihenhausesgebiet: "Ohne Auto ist man verloren". Deutlich besser auf die Unwägbarkeiten des Alters sind diejenigen vorbereitet, die unterschiedliche Fortbewegungsarten kombinieren können. Entsprechend formulieren die Autoren der Studie unter anderem folgende Empfehlungen für die mobilitätsspezifische Seniorenarbeit der Landeshauptstadt München:

- „neue Mobilitätsformen (u.a. Multimodalität) kommunizieren, frühzeitig einüben, Modellvorhaben mit Interessierten entwickeln (u.a. Fahrzeug-Sharing, E-Mobilität, Auto-Nutzung bei nur gelegentlichem Bedarf)“
- „Radfahrkurse, Spaziergangsgruppen etc. vor allem für Menschen in Gebieten mit besonderem Entwicklungsbedarf anbieten“

Verkehrssicherheit

Das Thema Verkehrssicherheit und Senioren wird sehr kontrovers diskutiert. Einerseits sind Seniorinnen und Senioren überdurchschnittlich häufig Opfer von Verkehrsunfällen und sterben aufgrund der körperlichen Konstitution im fortgeschrittenen Alter auch häufiger an den Unfallfolgen. Andererseits wird auch immer wieder von der Gefahr gesprochen, die von älteren Autofahrern ausgeht. Dies kommt nicht von ungefähr: Auch wenn Ältere bezogen auf ihre Einwohnerzahl weniger Unfälle verursachen als Jüngere, nimmt das Fehlverhalten von Älteren zu – mit fatalen Folgen vor allem für sich selbst. Laut Unfallforschung der Versicherer ist in den vergangenen 20 Jahren die Zahl der verunglückten Senioren im Vergleich zum gesamten Unfallgeschehen überproportional angestiegen (vgl. S. 15 Tagungsband „Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich?“, 2013).

Differenzieren muss man jedoch hinsichtlich des Alters. Laut einer US-Studie verursacht die Altersgruppe der 60-64 jährigen bezogen auf die gefahrenen Kilometer, am wenigsten Unfälle. Problematisch wird es erst in den Jahren 70+. Gründe dafür sind die nachlassenden körperlichen Fähigkeiten wie schlechteres Sehen und Hören, eine geringere Beweglichkeit der Halswirbelsäule (Schulterblick) sowie Einschränkungen durch Medikamente. Dazu kommen mentale Defizite wie eine niedrigere Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit.

Eine weitere Differenzierung ist hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl nötig. Die Wahrscheinlichkeit, als Senior als Fußgänger zu verunglücken, ist seit 1980 um die Hälfte gesunken. Dagegen ist die Anzahl der Unfälle mit älteren Pkw-Fahrern und Radfahrern deutlich gestiegen. Möglicherweise wird die zunehmende Verbreitung des Pedelecs unter Senioren diesen Trend noch verstärken (vgl. S. 22 Tagungsband „Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich?“, 2013).

Auch in dem Gebiet der Landeshauptstadt München ist eine Zunahme der Unfälle mit Beteiligung von Senioren zu beobachten. Während im Jahr 2005 knapp 2.500 Unfälle mit Beteiligung von Senioren zu verzeichnen waren, lag diese Kennziffer im Jahr 2014 bereits bei 3.201 Unfällen. Sofern es bei diesen Unfällen zu Personenschäden gekommen ist, sind die Seniorinnen und Senioren meist selbst unter den Opfern. Durchschnittlich die Hälfte der Verletzten und 100 % der Getöteten gehörten zur Altersgruppe der Senioren. Analog dem bundesweiten Trend sind auch in München Seniorinnen und Senioren am häufigsten (81 %) als Pkw-Fahrer in Unfälle verwickelt. Bei Betrachtung der Verursacherrolle ist ebenfalls der Pkw das Verkehrsmittel, bei dem die Seniorinnen und Senioren bei deutlich mehr als der Hälfte der Unfälle Hauptverursacher sind. Die Unfallfolgen sind jedoch für die älteren Radfahrer und Fußgänger in der Regel dramatischer.

Unabhängig von tatsächlichen Unfällen empfinden Seniorinnen und Senioren unsensibles Verhalten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Rad- und Autofahrer) als größte Schwierigkeit im Verkehrsalltag (vgl. Älter werden in München, 2014).

Spezifische Mobilitätsangebote für Seniorinnen und Senioren

Mobilität ist Voraussetzung für die Befriedigung von Bedürfnissen, die nur außerhalb der eigenen vier Wände erfüllt werden (können). Die Lebensqualität steht und fällt somit mit den Mobilitätsmöglichkeiten. Gerade weil der Mobilität ein so hoher Stellenwert zukommt, bieten in München einige Institutionen Hilfestellungen für eine qualitativ hochwertige Mobilität – auch im Alter – an. Im Folgenden findet sich eine Übersichtstabelle mit Angeboten, die sich zwar nicht alle explizit an Seniorinnen und Senioren wenden, aber dennoch stark auf deren Bedürfnisse zugeschnitten sind und vornehmlich von der Generation 55+ wahrgenommen werden.

Tabelle 1: Spezifische Mobilitätsangebote in München

Anbieter	Titel	Erläuterung	Bemerkung
MVG	„Sicher unterwegs mit U-Bahn, Bus und Tram“	Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren für U-Bahn, Bus und Tram in Kooperation mit den Altenservicezentren.	12 Termine in 2015 Umsetzung unterstützt durch Green City e.V.
Radlhauptstadt München	Radeln in allen Lebenslagen	Dreiteiliger 3h-Kurs: Theoretischer Teil mit Informationen zum sicheren Radfahren, Bewegungsabläufen und Fitness. Praktischer Teil mit Vorstellung und Test verschiedener Fahrradtypen.	5 Termine in 2015 Umsetzung durch Green City e.V.
Green City e.V.	Mobil mit Spaß und Ziel	Vortragsreihe verschiedener Referenten mit theoretischen und praktischen Informationen zu den Themen Klimawandel und Verkehr, Alternativen zum Auto, moderne Mobilität.	11 Termine in 2015, unterteilt in theoretische und praktische Infoveranstaltungen; Anmeldung über die Münchner Volkshochschule.
Green City e.V.	Transfer	Schülerinnen und Schüler bringen Seniorinnen und Senioren die Benutzung moderner Technik (Smartphone, App, Computer) zur Gestaltung/Ermöglichung nachhaltiger Mobilität bei.	Aktuelle Termine auf Anfrage. Weitere Finanzierung ist ungeklärt.
MVV	IsarCard60	Vergünstigte IsarCard erhältlich ab 60 Jahren, die die Nutzung des ÖV wochentags zwischen sechs und neun Uhr ausschließt.	

Anbieter	Titel	Erläuterung	Bemerkung
Polizei	Stationen-trai	Verkehrssicherheitstraining für	Zum Teil in Verbindung

Anbieter	Titel	Erläuterung	Bemerkung
	ning	kleine Gruppen mit der Möglichkeit, das individuelle altersspezifische Leistungsvermögen den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs gegenüber zu stellen (verschiedene Stationen, z.B. zum toten Winkel).	mit Ausflugsfahrten, um zur Teilnahme zu motivieren.
Polizei	Seniorenrat	Speziell geschulte Beamte sprechen nach Verkehrsunfällen mit schwer verletzten/getöteten älteren Menschen gezielt ältere Verkehrsteilnehmer an der Unfallstelle an. Dabei werden Strategien zur Vermeidung von Unfallgefahren aufgezeigt.	
StattAuto		Schnupperangebot für Seniorinnen und Senioren: ohne Einstiegs-kosten und Monatsbeitrag CarSharing testen. Infoveranstaltungen zu CarSharing in den Alten- und Servicezentren.	
Polizei Bayern Bundespolizei Aktion Münchner Fahrgäste	Notfall? Du hilfst – ich auch!	Verhaltenstraining für Zivilcourage und Selbstsicherheit mit Schwerpunkt Öffentliche Verkehrsmittel.	12 Termine in 2015
ADFC e.V.	Geführte Radtouren	Geführte Radtouren in die Natur und zu Kultur- und Gastronomiezielen.	
Landes-hauptstadt München	Begleit-service München	Mobilitätseingeschränkte Personen können einen kostenfreien Begleitservice für Fahrten im ÖV buchen.	Neues Angebot, Beschluss des Stadtrats im Februar 2015.

3. Erfahrungen aus dem Projekt „Der Mobilitätswegweiser“

Bereits im Jahr 2006 hat der Stadtrat die Bedeutung des Themas Mobilität für ältere Münchnerinnen und Münchner erkannt und das Kreisverwaltungsreferat mit der Entwicklung und Umsetzung eines Pilotprojekts zur Unterstützung der Seniorengeneration bei der individuellen Mobilitätsplanung beauftragt. Um zusätzliches Know-how zu gewinnen und europaweite Beispielprojekte kennen zu lernen, hat sich das KVR an dem EU-Projekt AENEAS beteiligt. Im Rahmen von AENEAS haben fünf Städte verschiedene Maßnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Training, Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität bei Seniorinnen und Senioren umgesetzt.

Dabei hat die Landeshauptstadt München den wohl umfassendsten Ansatz gewählt:

Zentrales Instrument war der „Mobilitätswegweiser“ – eine auf die speziellen Bedürfnisse von Senioren abgestimmte Zusammenstellung mobilitätsrelevanter Informationen und Angebote. Dieser wurde im Januar 2010 an 10.000 zufällig ausgewählte Münchner Seniorinnen und Senioren im Alter von 60 - 75 Jahren versendet. Dem Mobilitätswegweiser beigelegt war eine Antwortkarte, mit der die Empfänger sich weitere Informationsmaterialien bestellen oder für Kurse, Trainings und Veranstaltungen der Partnerorganisationen anmelden konnten – kostenfrei und je nach individueller Bedürfnislage. Zusätzlich wurde ein telefonisches Beratungsangebot offeriert. Ein Mobilitäts-Rätsel bot zudem die Möglichkeit, eine IsarCard Woche zu gewinnen.



Abbildung 3: Der Mobilitätswegweiser

Die Nachfrage der Seniorinnen und Senioren war sehr groß. Über 20 % der angeschriebenen Haushalte zeigten Informationsbedarf, indem sie mittels Antwortkarte, telefonisch oder online weiteres Material bestellten und Interesse an den angebotenen Veranstaltungen zeigten. Aufschlussreich ist auch die Auswertung der Bestellungen. So waren insbesondere Materialien zum Radfahren in und um München sowie zu Ausflügen mit dem öffentlichen Verkehr beliebt. Neben diesen „Bestsellern“ konnten allerdings auch Nischenprodukte bekannter gemacht werden, wie z.B. das CarSharing. Über 80 Personen wurde das Angebot der Polizei „Mobil im Alter – aber sicher“ vermittelt, ein Stationentraining zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei älteren Menschen. Stark nachgefragt war auch das Angebot „Zivilcourage und Selbstsicherheit“ der Polizei, bei dem u.a. der Umgang mit kritischen Situationen in öffentlichen Verkehrsmitteln behandelt wird. Nicht zuletzt wurden knapp 500 Seniorinnen und Senioren motiviert, sich verschiedene Fitnessangebote wie z.B. Nordic Walking anzuschauen.

Körperliche Fitness ist Grundvoraussetzung für eine selbstbestimmte Mobilität und sollte daher regelmäßig trainiert werden. Auch die Angebote von Green City e.V. wie „Radln im Alter – aber sicher“ und „Mobilitätsplanung im Internet“ konnten über die Aktion bei interessierten Seniorinnen und Senioren bekannt gemacht werden.

Zahlreiche schriftliche Rückmeldungen zeigten die Wertschätzung des Projekts durch die Seniorinnen und Senioren. Sätze wie „... wir, d.h. Familie und Freundeskreis werden mit Sicherheit davon [der Broschüre und den Infomaterialien] regen Gebrauch machen. Ihre Aktion hat es verdient, auf Zuspruch zu stoßen...“ sowie einige Anfragen mit Bitte um Zusendung eines Mobilitätswegweisers belegen zudem, dass im Bekanntenkreis positiv über das Projekt berichtet und Informationen weitergegeben wurden. Deutlich wurde auch, dass der „Mobilitätswegweiser“ seinen Wert nicht nur aus den enthaltenen Informationen und Angeboten, sondern v.a. aus der Glaubwürdigkeit des Absenders Landeshauptstadt München gezogen hat.

Trotz des erfolgreichen Projektabschlusses im Jahr 2010 konnte dieses Angebot für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht als dauerhafter Baustein von „München – Gscheid Mobil“ eingeführt werden (vgl. Stadtratsbeschluss vom 12.07.2010). Angesichts der nach wie vor vorhandenen Bedeutung des Themas soll das im Jahr 2010 durchgeführte Pilotprojekt in einer modifizierten Version neu aufgelegt werden.

4. Neues Konzept: Mobilitätsberatung als Serviceangebot für Seniorinnen und Senioren

4.1 Ansprache

Gerade bei älteren Menschen spielt die Seriösität und die Glaubwürdigkeit des Absenders eine entscheidende Rolle. Ein persönliches Schreiben, unterzeichnet durch den Oberbürgermeister, ist das ideale Medium, um Offenheit und Vertrauen zu generieren. Im Gegensatz zu dem Pilotprojekt aus dem Jahr 2010 soll jedoch beim Erstkontakt kein umfangreiches Kompendium zu den Mobilitätsoptionen verschickt werden, sondern nur auf Wunsch. Dies hat einerseits wirtschaftliche Gründe und beugt zudem dem Vorwurf der Geldverschwendung vor. Darüber hinaus ist dadurch der Anreiz, weitere Informationsmaterialien zu bestellen und somit in den Dialog einzutreten deutlich höher. Dies ist aus fachlicher Sicht durchaus wünschenswert, da gerade durch den Dialogprozess eine persönliche Beratung möglich wird, die positive Veränderungen der Mobilitätsroutinen bewirkt.

4.2 Zeitpunkt

Alltägliche Mobilitätsabläufe unterliegen starken Routinen, die in der Regel nicht in Frage gestellt werden. Eine Neuorientierung erfolgt entweder aufgrund einer biographischen Veränderung (Umzug, Familiengründung, Schul- oder Arbeitsplatzwechsel, Renteneintritt, körperliche Einschränkungen) oder aufgrund eines externen Impulses (Veränderungen des

Infrastrukturangebots im öffentlichen Verkehr bzw. für den motorisierten Individualverkehr oder eine Mobilitätsberatung). Je mehr Kopplungsmöglichkeiten mit biographischen oder anderen externen Veränderungen möglich sind, desto größer ist das Wirkungspotenzial der Mobilitätsberatung.

Mobilitätsberatung für ältere Menschen ist jedoch, wie bereits unter 4.1 dargestellt, eine sensible Angelegenheit. Niemand möchte damit konfrontiert werden, dass aufgrund von körperlichen Einschränkungen gewisse Mobilitätsroutinen nicht mehr adäquat sind. Zudem erscheint der biographische Bruch „körperliche Einschränkungen“ auch deswegen unpassend, da eine Diversifizierung des Mobilitätsportfolios bereits zu einem Zeitpunkt erfolgen sollte, in dem man sich noch leichter auf neue Situationen und Herausforderungen einlassen kann.

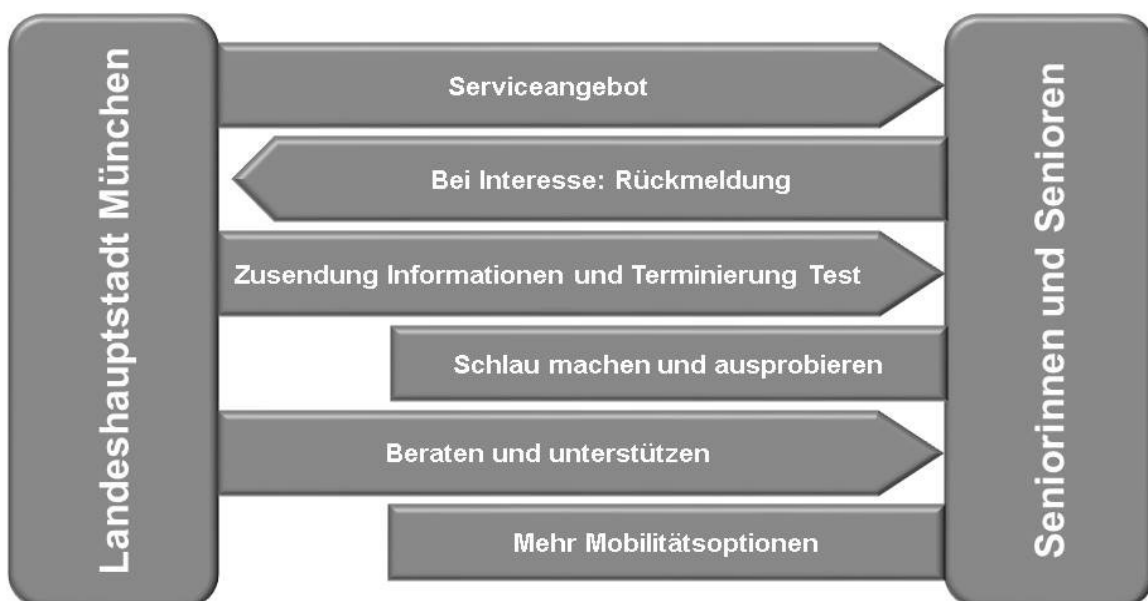
Der biographische Bruch „Renteneintritt“ ist dagegen deutlich positiver besetzt und geht auch hinsichtlich der Mobilitätsabläufe mit Vorteilen einher:

- kein Zwang zu Fahrten während der Hauptverkehrszeiten mehr
- Freiheit einer intensiven (auch außerhäuslichen) Freizeitgestaltung
- die täglichen Ziele sind frei wählbar

Hinzu kommt, dass in diesem Alter in der Regel ausreichende Flexibilität und Fähigkeiten vorhanden sind, um sich auf bisher mehr oder weniger unbekannte Verkehrsmittel einzulassen.

4.3 Methode

Der Beratungsprozess ist in verschiedene Teilschritte untergliedert und lässt sich folgendermaßen visualisieren:



Im Detail beinhalten die Teilschritte folgende, auf der nächsten Seite aufgeführte Aktionen:

Serviceangebot

Persönliche Ansprache aller Seniorinnen und Senioren eines Jahrgangs mit einem Schreiben (idealerweise unterzeichnet durch die Stadtspitze) unter dem Motto „Meine Stadt neu entdecken“. Das Schreiben enthält eine Antwortkarte, mit der weitere Materialien kostenfrei geordert werden können:

- Informationsmaterialien (z.B. Mobilitätswegweiser, MVG Stadtplan, Minifahrpläne, Ausflugstipps mit dem öffentlichen Verkehr und dem Rad)
- Informationen / Anmeldung zu den Aktivangeboten (z.B. Fahrgasttraining, Kurs Zivilcourage, Begleitservice)
- Schnupperangebote (z.B. geführte Radtour, E-Bike Testmöglichkeit, Carsharing). Den Schnupperangeboten kommt eine wichtige Rolle im Prozess der Mobilitätsberatung zu. Diese bieten den Seniorinnen und Senioren die Möglichkeit, andere Mobilitätsformen kostenfrei bzw. vergünstigt auszuprobieren. So gelingt es, Zugangshemmnisse, die möglicherweise nur im Kopf vorhanden waren, abzubauen.

Bei Interesse: Rückmeldung

Sofern die angesprochenen Seniorinnen und Senioren Interesse an dem Angebot haben, kann die Rückmeldung per Post, online und auch telefonisch aufgegeben werden.

Zusendung Informationen und Terminierung Testphasen

Je nach geäußertem Bedarf werden die gewünschten Informationsmaterialien zugesendet sowie die interessierten Seniorinnen und Senioren an die Anbieter der Aktivangebote vermittelt bzw. Fragen dazu beantwortet. Der Zeitraum für die ausgewählten Schnupperangebote wird telefonisch vereinbart. Bei dieser Gelegenheit können auch Fragen und Unsicherheiten der Seniorinnen und Senioren geklärt werden.

Schlau machen und ausprobieren

Die Seniorinnen und Senioren haben nun die Gelegenheit, sich in Ruhe zu Hause mit den Plänen und Informationen vertraut zu machen, anhand von Ausflugstipps auf eigene Faust abseits der gewohnten Wege unterwegs zu sein und natürlich mittels der Schnupperangebote auch bisher nicht (so häufig) genutzte Verkehrsmittel zu testen.

Beraten und unterstützen

In und nach der Testphase steht den Seniorinnen und Senioren auf Wunsch auch eine telefonische Beratung zur Verfügung. Das Pilotprojekt aus dem Jahr 2010 hat gezeigt, dass oft große Unsicherheiten bestehen wie z.B. Verpflichtungen, die durch den Abschluss eines Jahresabos entstehen (was passiert im Falle eines Umzugs oder eines Unfalls, der über mehrere Wochen keine Mobilität zulässt usw.). Die Stadt genießt hier als neutraler und an dem Gemeinwohl orientierter Ansprechpartner große Glaubwürdigkeit und kann daher ungemein unterstützend wirken.

Mehr Mobilitätsoptionen

5. Nutzen und Kosten

Der Nutzen des Serviceangebots Mobilitätsberatung für Seniorinnen und Senioren ist vielschichtig und bezieht sich auf mehrere grundsätzliche Ziele der Landeshauptstadt München:

- Soziale Inklusion
Diversifizierung der Verkehrsmittelwahl als Mobilitätsgarantie bis ins hohe Alter
- Verkehrssicherheit
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Sensibilisierung und eine Teilnahme an entsprechenden Trainings
- Gesundheitsförderung
Verbesserung der individuellen Gesundheit aufgrund von mehr Bewegung (zu Fuß, auf dem Rad)
- Verkehrsverlagerung
Entlastung im ruhenden wie im fließenden Verkehr durch Verlagerung von Pkw-Wegen auf den Umweltverbund

Darüber hinaus kann der Nutzen nicht durch Kennzahlen bzw. Indikatoren beziffert werden.

Dem gegenüber stehen die Kosten für die Umsetzung des Serviceangebots. Relevant für die Kalkulation ist die Anzahl der jährlich zu betreuenden Senioren. Laut amtlicher Statistik lebten 2013 in München 73.000 Personen im Alter von 60-64 Jahren. Da jedoch jedes Jahr nur diejenigen angesprochen werden sollen, die sich im Renteneintrittsalter befinden, ist nur ein Jahrgang anzusetzen. Somit ist von durchschnittlich 14.600 Personen auszugehen, denen das Serviceangebot jährlich unterbreitet wird.

Tabelle 2: Kostenkalkulation

Direkt- und Dialogmarketing (9 Euro / Person) <ul style="list-style-type: none"> • Produktion der Materialien • Portokosten • telefonische Beratung 	131.400 Euro / a
Aktivangebote <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung von Aktivangeboten, die notwendig erscheinen und bisher noch nicht existieren oder keine Finanzierung mehr haben (aufgrund von Erfahrungswerten) 	20.000 Euro / a
Schnupperangebote <ul style="list-style-type: none"> • Einwöchiger E-Bike Test (Leihgebühr: 54,80 €, Annahme: 5% der angeschriebenen Senioren nutzen das Angebot) 	40.000 Euro / a
Gesamtkosten	191.400 Euro / a

6. Darstellung der Finanzierung und Stadtratsziel

6.1 Finanzierung

Die Maßnahme ist dem Produkt Verkehrsmanagement (Produktnummer 5537000) des Kreisverwaltungsreferats zuzuordnen und erhöht das entsprechende Produktkostenbudget. Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Um den Anforderungen an eine transparente Darstellung der Auswirkungen des Beschlusses auf das Produktbudget für den ehrenamtlichen Stadtrat gerecht zu werden, werden diese in folgender Tabelle zusammengefasst (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 27.01.2016 Nr. 14-20/V 04924).

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	191.400,-- ab 2017		
davon:			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
• Direkt- und Dialogmarketing	131.400,--		
• Aktivangebote	20.000,--		
• Schnupperangebote	40.000,--		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Eine endgültige Entscheidung über die Finanzierung soll in der Vollversammlung des Stadtrates im Juli diesen Jahres im Rahmen der Gesamtaufstellung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2017 und in die Haushaltspläne der Folgejahre aufgenommen werden.

6.2 Auswirkungen auf Stadtratsziele

Die Mobilitätsberatung für Seniorinnen und Senioren unterstützt maßgeblich das aktuelle Stadtratsziel 2016, Nr. 09 des Kreisverwaltungsreferates: „Der Verkehr ist stadt- und umweltverträglich sowie intelligent gesteuert. Der Verkehrsfluss im ÖPNV und MIV ist auf ausgewählten Strecken optimiert.“

7. Behandlung von Stadtratsanträgen

Mit den vorliegenden Ausführungen wird der Antrag „Umtauschaktion 'Führerschein gegen Fahrkarte' starten!“, Antrag Nr. 14-20 / A 00056 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 25.06.2014 inhaltlich berücksichtigt und damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

8. Weiteres Vorgehen

Im Falle der positiven Beschlussfassung wird das Kreisverwaltungsreferat die externen Leistungen in Zusammenarbeit mit der Vergabestelle 1 ausschreiben und vergeben. Bereits bei der Leistungsbeschreibung und Auftragsvergabe, vor allem aber im Zuge der Entwicklung des Konzeptes werden weitere Dienststellen und externe Partner (u.a. Polizei und MVG) im Rahmen einer Projektgruppe einbezogen.

Der Seniorenbeirat hat mit Stellungnahme vom 15.10.2015 sein Einverständnis mit der Beschlussvorlage bekundet (vgl. Anlage 2).

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage nicht zu (vgl. Anlage 3). Die Hinweise der Stadtkämmerei wurden in die Beschlussvorlage eingearbeitet.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferats, Herr Stadtrat Dr. Alexander Dietrich, und der zuständige Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herr Stadtrat Richard Progl, haben Kenntnis von der Beschlussvorlage genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Juli 2016 wird das Kreisverwaltungsreferat federführend beauftragt, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienststellen und externen Akteuren das Konzept zur Mobilitätsberatung für Seniorinnen und Senioren detailliert auszuarbeiten und im Benehmen mit der Vergabestelle 1 auszuschreiben und zu vergeben.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat über die Umsetzung und die Ergebnisse alle zwei Jahre zu berichten.
4. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Juli 2016 empfiehlt der Fachausschuss, das Kreisverwaltungsreferat zu beauftragen, die dauerhaft erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel für die Umsetzung in Höhe von bis zu 191.400 € / a ab dem Haushaltsjahr 2017 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren zusätzlich anzumelden. Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktnummer 5537000) erhöht sich zahlungswirksam um bis zu 191.400 €.
5. Der Antrag „Umtauschaktion 'Führerschein gegen Fahrkarte' starten!“, Antrag Nr. 14-20 / A 00056 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 25.06.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Blume-Beyerle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/12

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Referat für Arbeit und Wirtschaft
3. an das Referat für Gesundheit und Umwelt
4. an die Stadtwerke München GmbH
5. an das Planungsreferat
6. an das Sozialreferat
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
7. Mit Vorgang zurück an das Kreisverwaltungsreferat HA III/112
zur weiteren Veranlassung.

Am
Kreisverwaltungsreferat GL/12