



Das CVJM-Haus für junge Menschen

PRÄSENTATION 20. SEPTEMBER 2023 – SASCHA BONACK

Übersicht

- der CVJM Oberhausen
- Kinder- und Jugendarbeit des CVJM Oberhausen
- „Gruß vom Team“
- das Haus für junge Menschen
- unsere Vision
- Wohnraum für junge Menschen



Der CVJM Oberhausen

- vor fast 160 Jahren in Oberhausen gegründet
- seit den 1950er-Jahren im eigenen Haus auf der oberen Marktstraße
- Schwerpunkte: Gemeinschaft, Begegnung und Angebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene
- alle jungen Menschen sind willkommen - unabhängig von Geschlecht, Konfession oder individuellen Möglichkeiten



Das Jugendzentrum CEVI



Das Jugendzentrum „CEVI“

- erstes Jugendzentrum in Oberhausen
- bis zum Umbau in der ersten Etage des CVJM-Hauses beheimatet
- geöffnet von Montag bis Samstag
- täglich ca. 40 bis 100 Besucher:innen
- Zielgruppe mittags und nachmittags: Kinder und Jugendliche bis 15 Jahren
- Zielgruppe früher Abend: Jugendliche ab 16 Jahren



Das mobile Jugendzentrum Oberhausen „Projekt MOJO“



Das mobile Jugendzentrum „Projekt MOJO“

- umgebauter LKW
- im gesamten Stadtgebiet als mobiles Jugendzentrum unterwegs
- besonders an Orten, an denen es keine Angebote für Jugendliche gibt
- Einsatz als mobile Bühne bei verschiedenen Veranstaltungen



Der Mittagstisch für Kinder und Jugendliche



Der Mittagstisch für Kinder- und Jugendliche

- Seit 2005 bieten wir den kostenlosen Mittagstisch für Kinder und Jugendliche an.
- montags bis freitags werden 20 bis 40 Mahlzeiten ausgegeben
- Zielgruppe sind junge Menschen, die zuhause kein Mittagessen erhalten
- Mahlzeit in familiärer Atmosphäre
- für einige Teilnehmende ist unser Mittagstisch die einzige Mahlzeit des Tages
- finanziert ausschließlich aus Spenden



Das Fanprojekt in Kooperation mit RWO



Das Fanprojekt in Kooperation mit RWO

- besondere Einrichtung der Kinder- und Jugendhilfe
- Zielgruppe: Jugendliche und junge Erwachsene aus dem Fanspektrum von Rot-Weiß Oberhausen
- Aktuell werden 120 bis 140 junge Menschen durch verschiedene Angebote erreicht.
- Begleitung aller Spiele von RWO als Vermittlungsinstanz und Drehpunkteinrichtung
- eigene Räume an der Bahnhofstraße in Sterkrade



Selbstverständnis

- Alle unsere Einrichtungen sind sichere Räume für junge Menschen.
- Niemand wird ausgegrenzt.
- Besucher:innen werden in die Planung und Gestaltung der Inhalte unserer Arbeit aktiv einbezogen.
- Die Arbeit orientiert sich an der Förderung der individuellen Potenziale.
- Junge Menschen werden qualifiziert und ins Ehrenamt eingebunden.
- Fachkräfte arbeiten unterstützt von Ehrenamtlichen nach den Grundsätzen

§11 Jugendarbeit, §13 Jugendsozialarbeit und §14 erzieherischer Kinder- und Jugendschutz
des 8. Sozialgesetzbuchs



Ein Gruß vom Team





DAS CVJM-Haus für junge Menschen



Bilder altes Haus



CVJM-HAUS FÜR JUNGE MENSCHEN

**Erdgeschoss: Jugendzentrum CEVI,
Beratungsstelle, Tagungsräume**

1. Etage: Gemeinschaftsräume und Büros

2.-4. Etage: 19 Apartments für junge Menschen

**Installation eines Fahrstuhls an der
Gebäuderückseite**

Klimatisierung des Erdgeschosses

energetische Sanierung des gesamten Hauses



CVJM-HAUS FÜR JUNGE MENSCHEN: barrierearme Sanierung

Abbau physischer Barrieren:

- Jugendzentrum zieht in das Erdgeschoss
- keine Stufen und/oder undurchsichtige Gänge und Flure
- Farb- und Lichtkonzept, welches klare Orientierung bietet im ganzen Haus
- klare Raumkonzepte
- Beschilderung in Braille & Piktogramme
- Fahrstuhl in alle Etagen
- breite Türen und Durchgänge



CVJM-HAUS FÜR JUNGE MENSCHEN

barrierearme Sanierung

kommunikative Barrieren

- Anmeldebögen, Flyer und Poster in einfacher Sprache
- Entwicklung einer barrierearmen Internetseite sowie barrierearmen Auftritten in den sozialen Netzwerken
- Fortbildung der Mitarbeiter:innen

soziale und strukturelle Barrieren:

- Abbau von Vorurteilen, Diskriminierung und Stigmatisierung von Menschen mit Behinderungen als Teil unseres Selbstverständnisses
- miteinander und voneinander lernen
- Bereitschaft unsererseits, von Menschen mit besonderen Bedürfnissen zu lernen und sie als Expert:innen für ihre Angelegenheiten zu stützen und ernst zunehmen



#rough

#farben

#haptik

white light

#industry

#funktional

when life gives you lemons make lemonade

hello

#natürliche Materialien

BILDER NEUE OT UND WOHNUNGEN

#Sicherheit

#Licht



#Gruppenraum



#Orientierung



#versch. Stockwerke

#Treppenhaus

Zahlen, Daten & Fakten

- Gesamtvolumen: rund 6 Millionen Euro
- davon 2 Millionen Euro aus Förderprogrammen zur energetischen Sanierung der KfW-Bank
- Fertigstellung: 2024
- modernes Jugendzentrum
- Der Mittagstisch bekommt ein neues Zuhause.
- Schaffung einer Beratungsstelle für junge Menschen, die ins „Erwachsenenleben“ starten (SBW)
- Tagungsräume für den Sozialraum
- Bekenntnis zur Stadtmitte



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.



Radverkehrskonzept der Stadt Oberhausen

Vortrag im Beirat für Menschen mit Behinderung
zur Drucksache B/17/3845-01

20.09.2023

Inga Wolf – FB 5-6-10

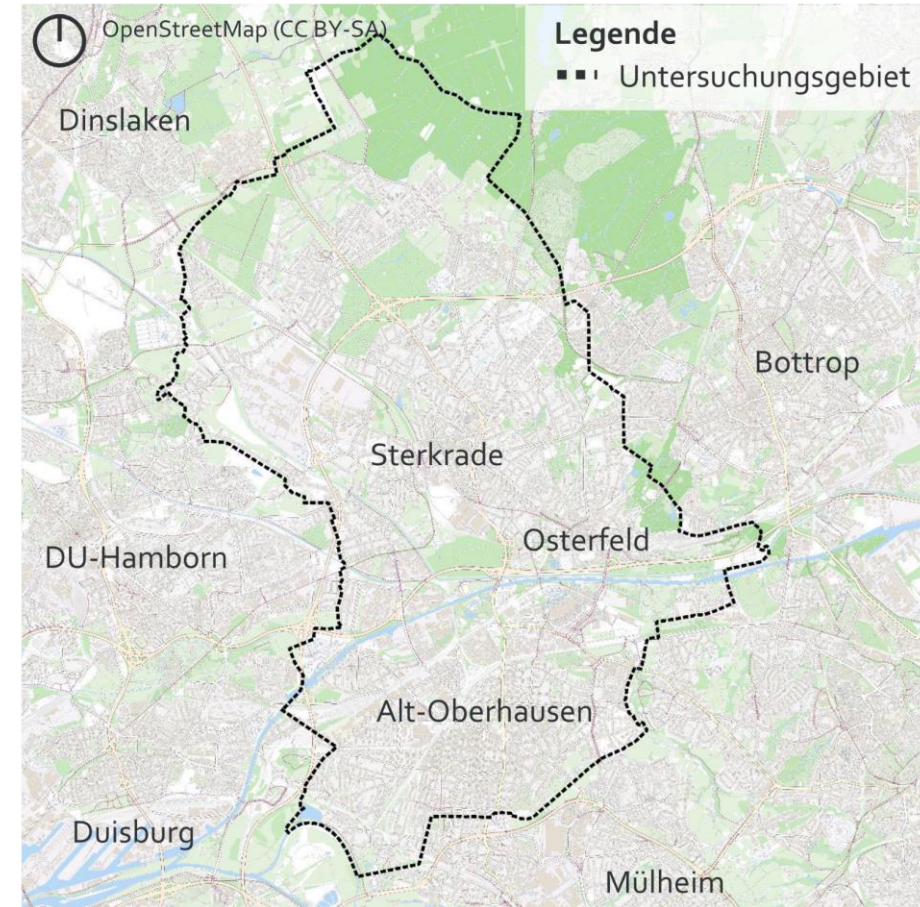


Ausgangslage – Warum Radverkehr fördern?

- Radverkehrsförderung ist Angebotsplanung
 - Gute Radwege = mehr Radfahrer:innen
- Starke Defizite im Radverkehr
 - Fehlende Radwegeinfrastruktur und Netzlücken
 - Unzureichende Radwegebreiten und Oberflächenschäden
 - Fehlende begleitende Infrastruktur, z.B. Abstellmöglichkeiten
- Steigende Nachfrage und Entwicklung
 - Beschleunigung des Radverkehrs durch E-Bikes
 - Nachfrage nach klimagerechter Mobilität
 - Generationen- und sozialverträglich

Aufgabenstellung

- Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt
 - (3 Stadtbezirke, 26 Stadtteile)
- Schwerpunkte
 - **Netzplanung**
 - Musterlösungen für exemplarische Konfliktbereiche in Oberhausen
- Keine vollständige Bestandsanalyse oder Maßnahmenempfehlungen für sämtliche Netzabschnitte



Karte: Büro IKS

Die Zielsetzungen

- Vision Zero - Sicherheit für Radfahrende steigern.
- Durchgängiges, sicheres und komfortables Netz für den Radverkehr entwickeln.
- Trassen mit erhöhten Standards für Pendler:innen einrichten.
- Angebot ausreichender und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen.
- Etablierung einer „Radkultur Oberhausen“.

Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad. Keine Förderung zu Lasten von Fußgänger:innen oder dem ÖPNV.



Bild: Büro IKS

Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes

1. Velorouten

(Interkommunale Vernetzung:
Radschnellwege,
Radvorrangrouten)

2. Hauptrouten

(kommunale Alltagsverbindungen)
Radverkehrsnetz)

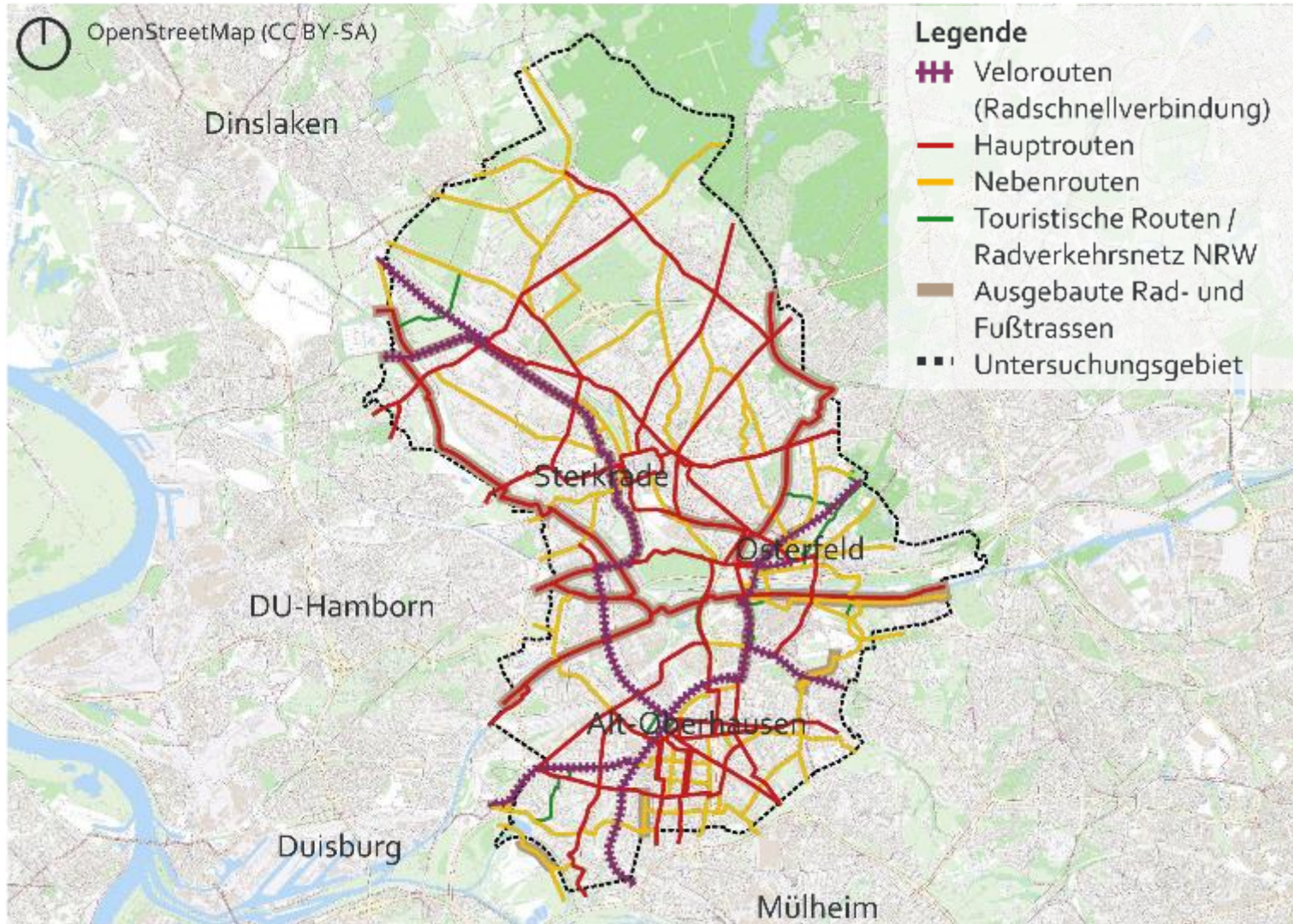
3. Nebenrouten

(Alltagsverbindungen auf
Quartiersebene)

4. Touristische Routen

(Freizeitrouten und Radnetz
NRW ohne Überlagerung
mit sonstigem
Radverkehrsnetz)





...zum
Radverkehrsnetz

Netzlänge: ca. 220 km

- Velorouten: 28 km
- Hauptrouten: 107 km
- Nebenrouten: 85 km

Musterlösungen – Herausforderung Bestand

Die Musterlösungen sollen nicht unbedingt „Ideallösungen“ darstellen – dafür gibt es Regelwerke.

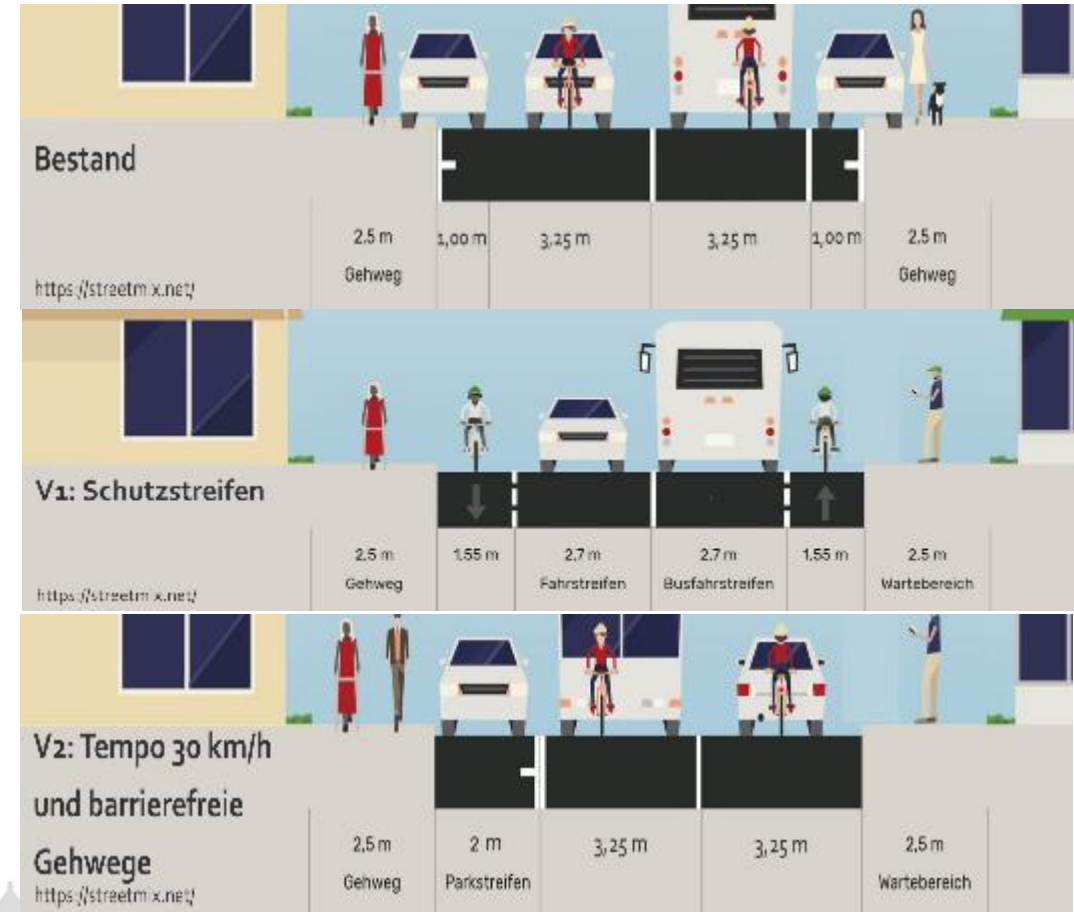
Vielmehr sollen auf Grundlage der Strategien und Handlungsfelder Instrumente dargestellt werden, die ökonomisch, ökologisch und realistisch umsetzbar sind und mit hohem Komfortgewinn einhergehen.

Musterlösungen sollen übertragbare Ansätze für ähnliche Problemstellungen aufzeigen:

- Radrouten in Wohnquartieren
- Radrouten an Hauptverkehrsstraßen
- Radrouten an eigenständig geführten Trassen
- Allgemeine Handlungsfelder
 - Service und Daueraufgaben
 - Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur
 - Strukturen und Rahmenbedingungen

Musterlösung: Regulierung Gehwegparken

- **Instrument für Straßenabschnitte mit (illegalem) Gehwegparken.**
- **Umsetzung „Bremer Urteil“ ggf. zukünftig erforderlich.**
- **Darstellung möglicher Varianten, um Auswirkungen abschätzen zu können.**
- **Geeignet für Haupt- und Nebenrouten.**
- Neue Flächenaufteilung auf bestehender Fahrbahn
- Fokus: Barrierefreiheit für Rad- und Fußverkehr sowie Gewährleistung Leistungsfähigkeit fließender Kfz-Verkehr
- Nachrangig: ruhender Kfz-Verkehr, ggf. Begleitung mittels Parkraumkonzept und Kontrolle



Skizze: Büro IKS

Regulierung Gehwegparken

Eignung Hierarchieebene	Veloroute ☒	Hauptroute ☒	Nebenroute ☐	Touristische Route ☐
Kriterien	Hohe Bedeutung für Radpendler:innen Gehwegparken ohne Berücksichtigung der gültigen Regelungen			
Beispielhafte Standorte	Grenzstraße, Rothebuschstraße			
Kosten- schätzung	€			
Umsetzungs- horizont	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

Allgemeine Handlungsfelder Service und Daueraufgaben

- Fahrradabstellanlagen und E Ladestationen
- Radzählstellen
- RadWelle
- Fußgängerzonen/ Plätze
- Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege
- Kontrollen
- Qualitätssicherung in Planung und Bestand
- Mängelmeldungen
- Grünpflege / Winterdienst

-> Daueraufgaben mit stetigem Handlungsbedarf



Mobilitätskultur/ Radkultur: Evaluation / Aktionen / Kampagnen

- Evaluation des Umsetzungsprozesses - Veröffentlichung
- Umgang mit Radverkehr in Baustellen
- Einweihung neuer Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung
- Teilnahme am Stadtradeln Event
- Informationskampagnen
- Mobilitätsfeste ausrichten
- ...

-> Daueraufgaben mit stetigem Handlungsbedarf



Die Umsetzung

1-2 Jahre

- Ausgewählte Abschnitte
- Verkehrsversuch
- Bestandserfassung

3-5 Jahre

- Umsetzung von ausgewählten Achsen
- Schließung von Netzlücken

6-12 Jahre

- Ausbau von Trassen
- Ausbau komplexer Situationen
- Weitere Umsetzung Achsen

Steter Umbau im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, Unterhaltung und (Förder-)Projekten

1. Umsetzungsstufe

- Verschiedene Maßnahmen
- Nur ausgewählte bauliche Maßnahmen
- Erste Fördermittel in Akquise

Kostenschätzung erste Umsetzungsstufe		2024	2025
Nr.	Fördermaßnahmen	302.750 €	
1	Ausbau der Radabstellanlagen (80% Förderung beantragt, investiv), Fi-St. 560012010104200	73.950 €	
2	Radzahlstellen (80% Förderung beantragt, investiv), Fi.-St. 560012010104200	193.800 €	
3	Öffentlichkeitsarbeit (80% Förderung beantragt, konsumtiv), Kostenart 522160	35.000 €	
Konsumtive Maßnahmen		185.000 €	380.000 €
4	Prüfung und ggf. Herstellung von Fahrradstraßen, z.B. Speldorfer Straße, Freiherr-von-Stein-Straße Mergelstraße/ Kampstraße, Kostenart 522160 Überprüfung von Anordnungen/Verkehrsführungen, z.B. Freigabe von Einbahnstraßen, Rückbau von zu engen Umlaufgittern, Aufhebung von Benutzungspflichten der Radwege, Ergänzung Grüner Pfeil Radverkehr, Radverkehrsführungen auf Brückenwerken, Kostenart 522170	185.000 €	200.000 €
5	Durchführung und Evaluation eines Verkehrsversuches zu Protected Bike Lanes auf der Concordiastraße, ggf. Bau/Verstetigung des Verkehrsversuches. Kostenart 522160		180.000 €
Investive Maßnahmen		280.000 €	280.000 €
6	Planungen zur neuen Wegeverbindung MAN II und zum Straßenraum Westfälische Straße, Fi-St. 560012010104200	100.000 €	100.000 €
7	Sonstiges	100.000 €	180.000 €
8	Wegeverbindungen	80.000 €	
Summe (Jahr)		767.750 €	880.000 €
Summe gesamt			1.327.750 €