

"Sicher mobil im Alter"
Fachforum zur Unfallprävention



**Dokumentation der Tagung am 24. Oktober 2013 im Nachbarschaftshaus
Lietzensee**

VCD Nordost e.V.

Projektzeitraum: 01.08.2013 – 31.12.2013

Ansprechpartner für Rückfragen: Thorsten Haas

Resumé

Am 24.10.2013 organisierte der VCD Nordost e.V. im Nachbarschaftshaus Lietzensee die ganztägige Fachtagung „Sicher mobil im Alter“, die mit 38 Teilnehmenden gut besucht war. Zwei Vorträge eröffneten das Programm: Zunächst stellte Andreas Tschisch die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Berlin vor. Anschließend berichtete Hans Schimmelpfennig von der Arbeit der Landesverkehrswacht Berlin.

Nach den zwei Vorträgen wurden in zwei Workshop-Runden verschiedene Themen bearbeitet und diskutiert. Pro Runde wurden drei Themen angeboten, wovon jeweils ein Thema anlehnend an das Open-Space Verfahren von den Teilnehmenden eingebracht wurde. Die Schwerpunkte lagen in den Bereichen „Zielgruppen definieren“, „Probleme von Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr“, „Tipps für Verkehrssicherheit“, „(Un-)sichere Querungen“, „Wege zur kiezorientierten Vernetzung“, sowie „Umstieg auf den ÖPNV“. Im anschließenden Plenum wurden die Ergebnisse der Workshops vorgestellt und nach einer kurzen Abschlussrunde die Tagung beendet.

Im Vorfeld der Tagung organisierten wir eine Fahrradexkursion zu ausgewählten Verkehrssituationen in Charlottenburg, um das alltägliche Zusammenspiel zwischen Fahrrad, ÖPNV, Fußverkehr und motorisiertem Individualverkehr zu beobachten, für die entsprechenden Situation zu sensibilisieren und dabei kritische Situationen sowie Beispiele guter Praxis festzuhalten. Ein Schwerpunkt lag dieses Jahr auf der Diskussion infrastruktureller Maßnahmen, die gefährliche Verkehrsknotenpunkte entschärfen würden. Die Ergebnisse sollten als Grundlage für mögliche Diskussionsansätze und Lösungsstrategien genutzt werden.

Im Jahr 2014 wollen wir weiterhin die Vernetzung in den Vordergrund stellen und an verschiedenen Themen anknüpfen. Es ist angedacht, eine Fachtagung im Jahr 2014 in Lichtenberg durchzuführen und an dem Thema der kiezorientierten Vernetzung weiter zu arbeiten, da daran großes Interesse besteht. Für die Umsetzung dieses Konzeptes wird es wichtig sein, auch die vielen Ideen aus den Workshops einfließen zu lassen. Auch für die Prävention von Verkehrsunfällen können die Ergebnisse der Tagung durchaus eine große Rolle spielen. Zudem soll auch, wie im Jahr 2013, eine Fahrradexkursion durch einen Berliner Kiez gute Beispiele und infrastrukturelle Maßnahmen veranschaulichen, um den Austausch zu fördern und diese Maßnahmen weiter bekannt zu machen.

Inhaltsverzeichnis

Dokumentation der Tagung "Sicher mobil im Alter 2013"	1
1. Anlass der Tagung	1
2. Tagungskonzept	2
3. Programm der Tagung	3
4. Tagungsablauf	4
5. Auswertung der schriftlichen Evaluationsbögen	5
Anhang	6
1. Protokolle der Workshop Phase	6
Workshop 1.1 – Zielgruppe erreichen und definieren	6
Workshop 1.2 - Wege zur kiezorientierten Vernetzung	8
Workshop 1.3 - Probleme von Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr	10
Workshop 2.1 - Tipps für Verkehrssicherheit	11
Workshop 2.2 - (Un-)sichere Querungen	12
Workshop 2.3 - Umstieg auf den ÖPNV	14

Dokumentation der Tagung "Sicher mobil im Alter 2013"

1. Anlass der Tagung

Der VCD setzt sich dafür ein, dass Verkehrsteilnehmende in jedem Alter eigenständig, komfortabel, sicher und klimaverträglich mobil sein können. Seniorengerechter Verkehr heißt für den VCD einerseits, den Verkehr sicher und barrierefrei zu gestalten und andererseits, sich für lebendige Wohnquartiere einzusetzen, die es älteren Menschen ermöglichen, auch ohne lange Wege am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Der VCD Nordost organisierte bereits die letzten drei Jahre jährlich Tagungen zum Thema Seniorenmobilität, zuletzt am 15.11.2012 im Nachbarschaftshaus Urbanstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, welche mit 30 Personen gut besucht war. Die Auswertung dieser Tagung ergab, dass dieser Tag eine gute Möglichkeit für Vernetzung und Austausch darstellt und entsprechend weitergeführt werden sollte.

Diesem Wunsch wollten wir mit der Tagung 2013 nachkommen. Dieses Jahr betrachteten wir die Unfallursachen von SeniorInnen genauer, stellten weitere Beispiele aus der Praxis vor und wollten in einem Open-Space Verfahren die Vernetzung der Akteure und den Austausch neuer Impulse fördern. Eine weitere Zielsetzung der Fachtagung war es, gute Beispiele zur Unfallprävention zu sammeln, sowie konkrete Maßnahmen, Lösungsansätze und Strategien zu erarbeiten.

Zusätzlich führten wir als Vorbereitung für die Tagung eine Fahrradexkursion in Charlottenburg-Wilmersdorf zusammen mit Akteuren aus dem Bezirk durch, um das alltägliche Zusammenspiel zwischen Fahrrad, ÖPNV, Fußverkehr und Autoverkehr zu beobachten, für die entsprechenden Situation zu sensibilisieren und dabei kritische Situationen, sowie Beispiele guter Praxis festzuhalten. Besonders wollten wir Beispiele aufsuchen, wo in den letzten Jahren infrastrukturelle Maßnahmen getroffen wurden, um gefährliche Verkehrsknotenpunkte zu entschärfen. Die Ergebnisse sollten als Grundlage für mögliche Diskussionsansätze und Lösungsstrategien genutzt werden. Der Exkursionsbericht befindet sich im Anhang.

2. Tagungskonzept

Die Tagung war gegliedert in einleitende Vorträge der Polizei und der Landesverkehrswacht Berlin, zwei Workshop-Phasen und einer abschließenden Plenumsdiskussion. In den Workshop-Phasen gab es je drei Themen, wovon je ein Thema im Open-Space Verfahren aus dem Teilnehmendenkreis festgelegt wurde. Es wurden folgende Themen behandelt beziehungsweise folgende Fragen bearbeitet:

1. Wie erreicht beziehungsweise definiert man die Zielgruppe?
2. Kann man einen runden Tisch auf Kiezebene ins Leben rufen und wer sollte daran teilnehmen?
3. Welche Probleme haben Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr? (Open-Space Verfahren)
4. Welche (Verkehrs-) Tipps kann man der Zielgruppe für die Bewältigung der täglichen Mobilitätsbedürfnisse mit auf den Weg geben?
5. Welche Gefahren bestehen an unsicheren Querungen? Wie sollte eine sichere Querung aussehen?
6. Welche Probleme haben Menschen mit Einschränkungen beim Umstieg auf den ÖPNV? (Open-Space Verfahren)



Die ModeratorInnen Eva Roeder und Thorsten Haas stellen das Programm vor

3. Programm der Tagung

Programm Fachforum am 24.10.13

09:30 – 10:00	Einlass und Kaffee
10:00 – 10:30	Begrüßung (Marion Laube, Vorstand VCD Nordost) Rückblick und Vorstellung des Programms (Eva Roeder, Thorsten Haas)
10:30 – 11:00	Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Berlin (A. Tschisch)
11:00 – 11:30	„Mobil bleiben – aber sicher“ Arbeit der Landesverkehrswacht Berlin (H. Schimmelpfennig)
11:30 – 11:45	Pause
11:45 – 12:00	Vorstellung der Workshops
12:00 – 13:00 Workshops (1. Runde)	<ul style="list-style-type: none"> - Zielgruppen definieren und erreichen - Wege zur kiezorientierten Vernetzung - Probleme von Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr
13:00 – 14:00	Mittagsbuffet
14:00 – 14:15	Feedback und Vorstellung der Workshops
14:15 – 15:15 Workshops (2. Runde)	<ul style="list-style-type: none"> - Tipps für Verkehrssicherheit - (Un-)sichere Querungen - Umstieg auf den ÖPNV
15:15 – 15:45	Zusammenführung der Workshop-Ergebnisse
15:45 – 16:00	Verabredung und Schlusswort
16:00	Ende der Veranstaltung

4. Tagungsablauf

Die Tagung war mit 38 Teilnehmenden gut besucht. Nach der Begrüßung durch Marion Laube (Vorstand des VCD Nordost e.V.) wurde ein Rückblick auf die letzten Tagungen geworfen und das aktuelle Programm vorgestellt. Daraufhin stellte Andreas Tschisch die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Berlin vor. Im Anschluss an diese Präsentation referierte Hans Schimmelpfennig unter dem Thema "Mobil bleiben - aber sicher" über die Arbeit der Landesverkehrswacht Berlin.

Nach einer kurzen Pause ging es direkt in die Workshops-Phase. Nach Vorstellung der Workshop-Themen fanden sich anhand der von uns formulierten Themen drei Gruppen zusammen. Dabei wurde eine Gruppe anlehnend an das Open-Space Verfahren mit dem Thema "Probleme von Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr" gebildet. Weitere Workshop-Themen waren „Zielgruppe erreichen und definieren“, als auch „Wege zur kiezorientierten Vernetzung“. Die Arbeitsgruppen hatten in den unterschiedlichen Räumen 60 Minuten Zeit, ausführlich über die formulierte Fragestellung zu diskutieren. In jedem Workshop war neben dem/r Moderator/in auch eine Person anwesend, welche die Diskussionen protokollierte.

Nach der Mittagspause wurde ein kurzes Feedback von Teilnehmenden zur ersten Workshop-Runde gegeben. Dann wurden die Themen der zweiten Runde vorgestellt. Auch hier gab es wieder drei Gruppen mit einem Thema aus dem Open-Space Verfahren. Dabei wurde das Thema der „Probleme von Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr“ aus der ersten Runde weiterentwickelt und auf die Probleme beim Umstieg auf den ÖPNV bezogen. Die weiteren Themen lauteten „Tipps für Verkehrssicherheit“, sowie „(Un-)sichere Querungen“. In der abschließenden Runde wurden alle Ergebnisse der Workshops vorgestellt und diskutiert. Die vielen Beiträge aus den verschiedenen Workshop-Runden befinden sich im Anhang.



Renate Mohrs und Wolfgang Plantholt präsentieren den Workshop "(Un-)sichere Querungen"

5. Auswertung der schriftlichen Evaluationsbögen

Der Evaluationsbogen wurde von 23 Personen im direkten Anschluss an die Tagung ausgefüllt. Wie die Auswertung des Fragebogens zeigt, ist die große Mehrheit (65 Prozent) der Teilnehmenden durch die Einladung per Email auf die Veranstaltung aufmerksam geworden. Die Atmosphäre, sowie die Organisation wurden von allen Teilnehmenden positiv bis sehr positiv bewertet. Rund 90 Prozent fanden die Räumlichkeiten angemessen, es gab aber Probleme mit den Parkmöglichkeiten und mit dem Mittags-Catering (es war etwas zu knapp bemessen). 21 von 23 Personen waren auch mit dem zeitlichen Rahmen zufrieden; jedoch wurde angemerkt, dass noch mehr Zeit für die Vorträge und die Pausen zwischen den Vorträgen wünschenswert gewesen wäre. Ähnlich verhielt es sich mit der Zeit für Fragen und Diskussionen, die von 9 Personen als nicht ausreichend beurteilt wurde. Diese ergänzten dabei aber, dass es selten genug Zeit für Gespräche zwischendurch gäbe und der Gesprächsbedarf für zwei Tage ausreichen würde. Die Dauer der Tagung sollte eventuell auf zwei Tage ausgeweitet werden, damit auch die Themen und Lösungsansätze mit mehr Zeit und Tiefe bearbeitet werden könnten (dabei besonders auch die Qualität von Fußwegen, Fahrradwege etc., wer kontrolliert die entsprechenden Anordnungen).

Die Organisation und Durchführung der Veranstaltung wurde positiv bis sehr positiv bewertet, genauso wie die methodische Umsetzung. Positiv angemerkt wurde hierbei, dass durch die Aktivierung der Fachtagungsteilnehmenden mehr Teilhabe und damit auch größere Handlungsfähigkeit erreicht werden kann, was sich auf die Durchführung von verschiedenen Workshops bezog. Einige wünschten sich eine genauere Programmbeschreibung. Der ein oder andere war jedoch auch irritiert, dass einige Workshops aufgrund des Open-Space-Verfahrens vorher nicht angekündigt waren und wünschte sich eine genauere Programmbeschreibung. Die Workshops sollten zudem enger aufeinander bezogen werden. Sehr positiv wurde die Fokussierung auf die Umsetzung und konkrete Vereinbarungen hervorgehoben. Grundsätzlich darf das Thema Sicherheit nicht aus dem Fokus geraten.

Die inhaltlichen Erwartungen wurden zum großen Teil erfüllt (eine Person bemerkte, dass die Veranstaltung thematisch breiter ausgelegt war, als sie vorher gedacht hätte und sie somit eigentlich gerne KollegInnen mitgenommen hätte) und der Wissenstand konnte für 80 Prozent der Personen erweitert werden (eine Person bemerkte dazu, dass man durch Informationsaustausch immer neue Einblicke erhält). 20 Personen hatten durch die Veranstaltung einen persönlichen Zugewinn für ihr berufliches oder ehrenamtliches Engagement - zum einen durch neue Informationen (z.B. einen besseren Überblick der Problematik und Einblicke in Verkehr, die Problematik bei Menschen mit Einschränkungen und Statistik, Anreize für SeniorInnen zum Umstieg vom PKW auf den ÖPNV), zum anderen durch neue und interessante Kontakte, AnsprechpartnerInnen im Tätigkeitsbereich, Ideen, Anregungen und andere Sichtweisen, sowie Austausch und Vernetzung (u.a. für konkrete Vorhaben in Berlin und einzelnen Bezirken).

Die Gesamtmoderation wurde genauso wie die Workshop-Moderation durchgehend als positiv bis sehr positiv bewertet. Insgesamt wurde die Veranstaltung auf einer Skala von eins bis sechs im Durchschnitt mit "gut" bewertet (zwölfmal "gut", fünfmal "sehr gut", dreimal "befriedigend", einmal „ausreichend“). Bei den zusätzlichen Bemerkungen wurde dazu angeregt die Tagung weiterzuführen.

Anhang

1. Protokolle der Workshop Phase

Workshop 1.1 – Zielgruppe erreichen und definieren

Moderation: Thorsten Haas

Protokoll: Heiko Schröder

Definition:

- Unabhängig vom Altersspektrum, auch in Unfallstatistik so berücksichtigen
- Das Spektrum geht von den autofahrenden SeniorInnen bis zu FußgängerseniorenInnen
- Ältere Menschen anstatt Senioren als Begriff verwenden
- Wahrnehmung des Abbaus erkennt die Zielgruppe erst relativ spät
- „Abgrenzung“ individuell treffen
- Zunahme der Multimodalen
- Kritisches Alter um die 50 – Schwächen werden nicht wahrgenommen
- Auch MigrantInnen als Zielgruppe beachten

Wo?

- Einkaufszentrum (ruhige Atmosphäre): Gesundheitsmesse, Sozialtage → Koppelung mit Praxis
- Autohäuser
- Seniorenbegegnungsstätten
- Kirchengemeinden
- Parks, öffentliche Plätze
- Kiezfeste
- Vereine, Volkssolidarität, Caritas, ...
- Verkehrsschulen
- Bezirksamt
- Senioren-Uni in Lichtenberg
- Am besten lassen sich SeniorInnen an Orten erreichen, wo sie sich direkt betroffen fühlen
- Regelmäßige Sprechstunden der Seniorenvertreter
→ Vor allem zwischen 10 und 12 Uhr auf Straße erreichbar!

Wie (Wege der Ansprache)?

- Gefahren aufzeigen, Realität praktisch erleben (Schwerpunkt SeniorInnen)
- Praktisch veranschaulichen viel besser als Theorie, Theorie aber auch nicht weglassen
- Nicht zu viel selektieren
- Wenn sie mit Enkeln unterwegs sind ansprechen
- Veranstaltungen ohne das Wort „Senioren“ lockt die Zielgruppe eher an. Altersübergreifende Workshops sind beliebter
- Kommunikation aller Verkehrsteilnehmenden fördern
- Fahrtraining, Training in Firmen: Frühjahrs- und Herbstcheck, Fahrkurse für jedermann (egal wie alt man ist) anstatt explizit für SeniorInnen
- Hinweise und Hilfe geben
- Verkehrssicherheitsberater (Kitas →Hochaltrige)
- Interaktion generationsübergreifend
- Parcours (Schimmelpfennig)
- Kriminalprävention (Verkehr und Kriminalität zusammenführen)
- Filmwesen (Alt und Jung kommen zusammen, wie erlebt man den gegenüber als Verkehrsteilnehmenden → Verständnis / gegenseitige Akzeptanz fördern)
- Seniorenbusfahrten kommen nicht so gut an
- Statistiken aufzeigen (Unfallteilnehmende zwischen 10 und 12 Uhr)
- Polizei sollte auch LKW Parcours durchführen, SeniorInnen LKW „Toter Winkel“
- Arbeitsgruppe, Kommunikation untereinander (alt und jung)
- In der Leipziger Straße leben zum größten Teil SeniorInnen, Pro Seniore
- Aktiv die Zielgruppe einbringen
- „Senioren Uni“ mit Polizeihochschule verknüpfen
- BVG beteiligt sich bei den Seniorenvertretungen →sprechen eher Unfallpartner an. Außerdem gibt es Mobilitätstraining für Behinderte
- Projekt „Mittendrin“ als Vorbild
- Bestehende Angebote nutzen
- FußgängerInnen Training
- Nicht zu viel definieren
- Auto-FußgängerInnen
- Problem vor Ort lösen
- ÖPNV im Blick haben, als Rad-Auto FahrerInnen
- Filmprojekt des Kreativkurses „Du siehst mich – ich sehe Dich“
- Polizei dezentral
- Senioren Sicherheitswoche
- Mobil sein in Steglitz-Zehlendorf, Alt und Jung zusammen bringen

Wichtige Erkenntnis:

- Vernetzung der Akteure, Netzwerke stärken, Kontakte effektiver nutzen
- Realität praktisch erlernen gemischt mit Theorie

Workshop 1.2 - Wege zur kiezorientierten Vernetzung

Moderation: Elke Schilling

Protokoll: Eva Roeder

Bei dem Workshop wurde das Thema der kiezorientierten Vernetzung hinsichtlich der sicheren Mobilität von SeniorInnen behandelt. Dabei wurden vier verschiedene Aspekte aufgegriffen:

1. Welchen Nutzen bzw. welche Vorteile bietet die kiezorientierte Vernetzung?
2. Welche Erfolgsbedingungen und Qualitätsmerkmale müssten dabei erfüllt sein?
3. Welche Themen und Inhalte könnten dabei im Vordergrund stehen?
4. Welche PartnerInnen und Akteure müssten dabei eingebunden werden?

Vorteile

Bei den Vorteilen wurden besonders die Nähe und der Bezug zum konkreten Lebensumfeld hervorgehoben. Dort könnten die SeniorInnen besser erreicht werden und die Teilhabe durch Kommunikation gefördert werden. Durch die intensive Vernetzung der lokalen Einrichtungen, Akteure und Initiativen findet ein Wissensaustausch statt. Wenn unterschiedliche Ansätze, Wissen und Kompetenzen der verschiedenen Akteure vor Ort zusammenfließen, können adäquate und niedrigschwellige Angebote entwickelt werden und effektiver umgesetzt werden (Wirkungserweiterung). Zudem kann die Kommunikation mit den Betroffenen (als ExpertInnen in ihrem Lebensumfeld) durch den lokalen Bezug einfacher hergestellt und ihre Teilhabe gefördert werden. So waren sich die Teilnehmenden einig, dass nachhaltige Veränderungsprozesse am besten vor Ort angestoßen werden könnten.

Qualitätsmerkmale

Unter den Qualitätsmerkmalen wurde neben einer großen Anzahl von erreichten Menschen vor allem die Organisation des Informationsflusses und die Verstetigung von Informationssystemen betont. Es wäre wichtig, eine Netzwerkagentur (ähnlich wie „Wohnen im Alter“) und ein Datenbank für die gegenseitige Nutzung von Ressourcen und den gegenseitigen Austausch zu etablieren. Wichtig sei es auch, das Expertenwissen der Polizei zu nutzen. Es könnte eine Charta „Verkehrssicherheit für ältere Menschen“ erarbeitet werden. Zuletzt wurden zudem gute Beispiele aus der Praxis genannt (z.B. Kiezspaziergänge aus Moabit vom Stadtschloss/Stadtteilzentrum, Infosysteme für Entfernungen wie in Hamburg, OpenStreetMap).

Themen

Unter den möglichen Themen stand die Mobilität im Vordergrund. Dabei müsste aber weiter ausdifferenziert werden, welche Mobilität dabei gemeint ist. In diesem Rahmen wurde unter anderem Mobilitätshindernisse/-hilfe genannt, genauso wie Informationen zu barrierefreier Erreichbarkeit, Umsteigemöglichkeiten (ÖPNV, Pedelecs) oder Situationsanalysen. Als konkrete Ideen wurden Mobilitäts-/Verkehrssicherheitstraining und Tests genannt, genauso wie Kiezspaziergänge oder Testfahrten mit Elektrofahrrädern.

Akteure

Bei der Frage, welche Akteure eingebunden werden müssten, wurde eine große Bandbreite erfasst: Behinderten- und SeniorInnenvertretung bzw. –beauftragte, Nachbarschaftshäuser, Stadtteilzentren, Freiwilligenagenturen, Quartiersmanagement, Wohngenossenschaften, Mobilitätshilfendienste, Selbsthilfe-Kontaktstellen, Mehrgenerationenhäuser, Bürgerinitiativen, Geschäftsleute, Markthallen, Schulen, Kirchen, MigrantInnenorganisationen, aber auch Kiezzeitungen, Berliner Woche und das Abendblatt.

Abschließend wurde die Frage in den Raum geworfen, wer diese Prozesse anstoßen könnte. In diesem Zusammenhang wurden für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg die Kiezbezogene Bürgerinitiative genannt. Runde Tische auf regionaler und Bundesebene wurden schon mal initiiert, aber wieder eingestellt. Zuletzt wurde die Landesgesundheitskonferenz genannt und die Idee eingebracht, dieses Thema beim Landesseniorenbeirat Berlin (LSBB) im Rahmen der AG Mobilität zu besprechen, mit dem konkreten Vorschlag eine Tagung zum Thema Seniorenmobilität zu veranstalten. Bei der Initiierung von Projekten stellt sich stets die Frage, ob die Prozesse von unten (bottom-up) oder von oben (top-down) angestoßen werden. Im besten Falle bewegen sich beide Dynamiken aufeinander zu.



Elke Schilling und Eva Roeder moderieren den Workshop "Wege zur kiezorientierten Vernetzung"

Workshop 1.3 - Probleme von Menschen mit Einschränkung im Straßenverkehr

Moderation: Wolfgang Plantholt

Protokoll: Eva Renziehausen

Menschen mit Einschränkung, sowie SeniorInnen kann die Bewegung im Straßenverkehr erschwert werden. Im Workshop 3 ging es um die Fragen, welche speziellen Schwierigkeiten sie haben und welche Möglichkeiten es gebe, ihnen die Fortbewegung im Straßenverkehr zu erleichtern.

Welche speziellen Probleme haben Menschen mit Einschränkung im ÖPNV?

Barrieren für Menschen mit Einschränkung gibt es im ÖPNV besonders beim Zugang in die U-/S-Bahn. Ein Teilnehmer des Workshops berichtete, dass am Ostkreuz S-BahnfahrerInnen die Rampe vom anderen Ende des Bahnsteigs holen müssen. Die S-BahnfahrerInnen sind bei solch einem Aufwand oft nur wenig motiviert, den Menschen mit Einschränkung zu helfen. Dies führt wiederum dazu, dass diese sich in diesen Situationen ihrer Hilfebedürftigkeit nicht wohl fühlen und die Nutzung des ÖPNV meiden.

Zugriff auf Informationen zum ÖPNV

Menschen mit Einschränkung brauchen einen leichten Zugriff auf Informationen zu Barrieren im ÖPNV. So sollten sie sich zum Beispiel problemlos darüber informieren können, welche Busse barrierefrei sind und welche Fahrstühle in U- und S-Bahnhöfen nicht funktionieren. Die Telefonnummer für eine Hotline, die hierüber Auskünfte erteilt, könnte bekannter gemacht werden und zur Standardausrüstung jedes Menschen mit Einschränkung, der mit dem ÖPNV unterwegs sein möchte, gehören. Alternativ könnte eine App zur Verfügung gestellt werden, die über Barrieren im ÖPNV informiert und/oder einen Stadtplan mit allen relevanten Informationen für Menschen mit Einschränkungen aufzeigt. Die Informationsangebote sollten auf jeden Fall für Menschen mit Einschränkung, also auch für zum Beispiel sehbehinderte Menschen, möglichst leicht zugänglich sein.

Nicht genug Behindertenparkplätze

Im Workshop wurde angemerkt, dass für Menschen mit Einschränkung an vielen Supermärkten nicht genug Behindertenparkplätze vorhanden seien. Außerdem könnten viele Menschen mit Einschränkung keine Vignette für die Benutzung der Behindertenparkplätze bekommen. So kann es zu langen beschwerlichen Wegen für zum Beispiel gehbehinderte Menschen.

Welche Maßnahmen sind nötig?

Das Engagement der BVG für mehr Barrierefreiheit ist vielfältig und ehrgeizig, doch immer noch nicht ausreichend. Im Bereich des ÖPNV könnte noch mehr investiert werden. Auch Bordsteinabsenkungen sollten verbreiteter sein und Zugänge zu öffentlichen Gebäuden wie den Rathäusern erleichtert werden. Außerdem wurde vorgeschlagen, Projekte der Albatros GmbH, wie zum Beispiel „Mobidat“ (ein

Navigator für SeniorInnen und Menschen mit Einschränkung), zu fördern.

Mehr Toleranz und Offenheit gegenüber Menschen mit Einschränkung nötig

Die Menschen sollten Menschen mit Einschränkung als selbstverständliche Verkehrsteilnehmende anerkennen. Hierfür wären Projekte/Programme wünschenswert, die zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für die Bedürfnisse von Menschen mit Einschränkung führen und so zu einem mehr an Miteinander beitragen. Ein Nebeneinander von Menschen mit Einschränkung und Menschen ohne Einschränkung existiert zum Beispiel auf Bürgersteigen, die bei ausreichender Breite bereits als „Sharedspace“ sowohl von FußgängerInnen als auch von RollstuhlfahrerInnen genutzt werden.

Workshop 2.1 - Tipps für Verkehrssicherheit

Moderation: Heiko Schröder

Protokoll: Eva Roeder

Bei dem Workshop „Tipps für Verkehrssicherheit“ sollten die wichtigsten Tipps zusammengestellt werden, die für eine sichere Fortbewegung im Straßenverkehr für wichtig erachtet werden. Dabei wurden im Workshop vier verschiedene Ebenen diskutiert und verschiedene Punkte aufgelistet.

Zielgruppe (ältere Menschen)

- Verkehrstauglichkeit mit Arzt / Apotheker abklären (Tablettenmix)
- Schulterblick → Radverkehr (links) und Autoverkehr (rechts)
- Zeit nehmen, Puffer einbauen → Stress vermeiden
- Für Sichtbarkeit sorgen
- Radverkehr: Helmakzeptanz
- Wege vorher gut planen (BVG, Internet)
- Langsame Fahrzeuge auf der Fahrbahn/Gehweg /z.B. E-Rolli)
- Defensives Verhalten – auch für SeniorInnen
- Lebenslanges Lernen (Führerschein/ Verkehrsregeln)
- Gegenseitige Achtung, Akzeptanz und Rücksicht !!!

Politik und Verwaltung

- Verwaltung: Erkenntnisse umsetzen in die Praxis
- Polizeikontrollen an Hauptunfallursachen ausrichten
- Bezirkliche Verkehrssicherheitsbeauftragte: übergreifende AnsprechpartnerInnen für Zielgruppen → Ressourcen notwendig
- Vernetzung der Akteure (Berlin/Brandenburg)

Umsetzung

- „Schul-Detektive“ für SeniorInnen (Kiezspaziergänge)
- „7. Sinn“ neu auflegen (Rechte / auch als App möglich, um noch andere Zielgruppen zu erreichen)

Infrastruktur

- Tempo 30 Zonen innerorts
- Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr verbessern (Querungen)
- Selbstklärende Verkehrswege / Verkehrsraum (Farbe/Bestandsaudit)
- Gefährdungsfaktor / Straßenbegleitung
- Ampelschaltung: Zeiten „seniorengerecht“

Grundsätzlich wurde auch die Wirkung von Kampagnen diskutiert. Diese sollten weder komplett abgelehnt werden, aber es sollten auch nicht zu viele Ressourcen verwendet werden, da diese gegebenenfalls verpuffen. Wichtig sei es deshalb, auch die Praxis auf der konkreten Ebene zu fördern, also zum Beispiel Verkehrsschulungen und Trainings.

Workshop 2.2 - (Un-)sichere Querungen

Moderation: Renate Mohrs

Protokoll: Wolfgang Plantholt

Einstieg

Vorstellung in Auszügen eines Zustandsberichts „Infrastruktur“. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat im Auftrag der KfW-Bankengruppe den Investitionsbedarf für den altersgerechten Umbau der Infrastrukturen in Städten und Gemeinden ermittelt. In dem dreiteiligen Bericht des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird neben den Kosten im ÖPNV besonders auf die hohen Aufwendungen zur Sicherung der Barrierefreiheit durch Straßenbau im kommunalen Baubereich hingewiesen. Die Maßnahmen der Anpassung zur Sicherung der fußläufigen Erreichbarkeit wie Gehwegbreiten, Einrichtung von Ruhezeiten und Absenkungen von Hochborden bei Querungsstellen werden sich nach Schätzungen aus 2011 bundesweit auf 13,27 Mrd. € belaufen. Bei einem städtischen Bevölkerungsanteil von 19 % der SeniorInnen (ab 65) in Berlin gibt es einen besonders hohen Aufwand.

Konflikte

Sichere Querungen müssen vermehrt geschaffen werden. Hierbei gab es einen hohen Bedarf unter den Teilnehmenden zur genauen Definition von Querungen. Zebrastreifen, unzureichende Größen von Mittelinseln, sowie deren Gefahrenpotential. Zu kurze Grünphasen für Ältere. Daneben wurde auch festgestellt dass Gehwege von allen möglichen NutzerInnen „bevölkert“ werden. Vom Zwillingskinderwägen, RadlerInnen, RollstuhlfahrerInnen, betagten FußgängerInnen und Segways reicht die beispielhafte Bandbreite. Im Besonderen wurde hier auch durch die Moderatorin auf die Situation in ihrem Stadtbezirk hingewiesen, der von mehreren großen vier- und mehrspurigen Magistralen in nordöstlicher Richtung besondere Belastungen erfährt. Eine sichere Querung ist oft nur mit weitläufigen Geh-Umwegen möglich. Hier muss Abhilfe geschaffen werden.

Lösungen

Mit Hilfe einer Teilnehmerin aus der Führung der Polizei Berlin im Bereich Sachbereich Verkehr (PPr St 1418 Verkehrsregelung/ Verkehrslenkung) konnte im Workshop ein mehrstufiger Vorschlag erarbeitet werden. Die bezirklichen Bürgervertretungen müssen für eine „Dialogverdichtung im Kiez“ mit den InteressenvertreterInnen tätig werden. Dies dient der optimalen Bedarfsermittlung. Im folgenden Schritt soll eine einvernehmliche „Vorhabenliste“ erarbeitet werden. Der dritte Schritt ist die Umsetzung der Vorhabenliste mit/durch die Konsultation der zuständigen Instanzen Verkehrslenkung Berlin (VLB als untergeordnete Instanz der Senstadtum) oder auch über die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden. Seitens der SenStadtUm wird darauf hingewiesen, dass die Mittel für die Fußverkehrsstrategie für Berlin mehrheitlich in die Bezirke fließen. Eine Kontaktaufnahme zu dem örtlich zuständigen Polizeiabschnitt kann bei Auftreten etwaiger Fragen ebenfalls zielführend sein.

Workshop 2.3 - Umstieg auf den ÖPNV

Moderation: Thorsten Haas

Protokoll: Eva Renziehausen

Der Workshop beschäftigte sich mit dem Thema „Umstieg auf den ÖPNV“. Zum Beginn wurden Gründe gesammelt, welche Gründe für beziehungsweise gegen einen Umstieg sprechen. Anschließend wurde überlegt, wie der Umstieg attraktiver gestaltet werden kann.

Gründe für den Umstieg

- Verkehrssicherheit
- Umwelt
- Parkplatzmangel / -kosten
- 65+ Ticket, Preis/Leistung
- mehr öffentlicher Raum
- Medikamenteneinnahme
- Kommunikationsgewinn

Hinderungsgründe objektiv/subjektiv

- Weite Wege
- Status
- Angst, sich nicht zurechtzufinden
- Barrieren
- Fehlende Sicherheit (Kriminalität)
- Fehlende Anreize
- Preis
- Informationsmangel
- Bequemlichkeit
- Zeitaufwand
- Zeitgewinn

Neue Wege

- Kostenloser ÖPNV für SeniorInnen, flächendeckend
- Autofreier Tag (monatlich)
- Mieter-ÖPNV-Ticket in Seniorenwohnanlagen
- Betreute Gruppen
- Prämienlohnsystem für nicht gefahrene Autokilometer
- Prämiensystem für gefahrene ÖPNV Kilometer
- Dynamische Fahrgastinformation

Angebote und Projekte, welche den Umstieg erleichtern

- ÖPNV-Ticket von Dienstleitern (z.B. Kfz-Werkstätten)
- Senienticket
- Barrierefreier Ausbau
- Betreute Busfahrt (Polizei)
- Belohnte Führerschein / Abgabe
- Park & Ride
- Hilfsdienste
- Weginformationssystem (Bedarfshalt +Informationen)
- Kampagne pro Umweltverbund
- Carsharing für SeniorInnen

Kampagnenideen

- Sicher unterwegs mit dem ÖPNV
- Gute Gründe für den Umstieg auf den ÖPNV
- Apotheken/Ärzte als Partner
- „Ich fahre gerne BVG, weil.....“
- Milchpackung als Werbeträger



Anregende Diskussion beim Workshop "Umstieg auf den ÖPNV"