



"Sicher mobil im Alter 2012"

**Dokumentation der Tagung am 15.11.2012 im Nachbarschaftshaus
Urbanstrasse (NHU)
VCD Nordost e.V.**

Projektzeitraum: 01.08.2012 bis 31.12.2012

Ansprechpartner für Rückfragen: Thorsten Haas

Resumé

Am 15. November 2012 organisierte der VCD Nordost e.V. im Nachbarschaftshaus Urbanstrasse die ganztägige Fachtagung „Sicher mobil im Alter“, die mit 48 Teilnehmenden gut besucht war. Die Fachtagung stand unter dem Oberthema „Verkehrsformen im Konflikt – Probleme und Lösungsansätze“. In vier Workshops wurden Konflikte und mögliche Lösungsansätze bezüglich der Interaktion von verschiedenen Verkehrsformen erarbeitet (Fuß – Auto; Fuß – Fahrrad; Fahrrad – Auto; ÖPNV – Fuß/Fahrrad/Auto). Als Ergebnis kann grundsätzlich festgehalten werden, dass es vorrangig um einen Wertewandel bei der Verkehrsteilnahme geht, bei dem das „Miteinander“ in den Vordergrund gerückt wird. Im anschließenden Plenum wurde diskutiert, wie die Ergebnisse und Maßnahmen in die künftige Politikgestaltung einfließen können. Der Kurzinput zum Thema „Tempo 30“ von Rainer Hauck (VCD e.V.) und das Impulsreferat zur „Rücksicht-Kampagne“ von Burkhard Horn (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin) rundeten das Tagungsprogramm ab.

Neben der Tagung organisierte der VCD Nordost drei Exkursionen: Die erste Exkursion führte zum Gesundheitspfad im Landschaftspark Herzberge, um diesen als gutes Projektbeispiel vorzustellen. Zusätzlich wurde als Vorbereitung für die Tagung eine Fahrrad- und eine ÖPNV-Exkursion durchgeführt. Ziel war es, das alltägliche Zusammenspiel zwischen Fahrrad, ÖPNV, Fußverkehr und Autoverkehr zu beobachten, für die entsprechenden Situationen zu sensibilisieren und dabei kritische Situationen sowie Beispiele guter Praxis festzuhalten. Die Ergebnisse werden als Grundlage für Diskussionen und Lösungsstrategien genutzt.



Inhaltsverzeichnis

Dokumentation der Tagung "Sicher mobil im Alter 2012"

1. Anlass der Tagung	Seite 4
2. Tagungskonzept	Seite 5
3. Programm der Tagung	Seite 6
4. Tagungsablauf	Seite 7
5. Protokolle der Workshop Phase	Seite 8
6. Protokoll der Gesamtdiskussion	Seite 17
7. Exkursionsberichte	Seite 19
8. Beobachtungsbogen	Seite 22



1. Hintergrund und 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, den Verkehr sicher und barrierefrei zu gestalten und sich für lebendige Wohnquartiere einzusetzen, die es älteren Menschen ermöglichen, auch ohne lange Wege am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Der VCD Nordost organisierte bereits in den letzten Jahren Tagungen zum Thema Sicherheit und Seniorenmobilität, zuletzt am 15. November 2011 im Mehrgenerationenhaus Kreativhaus Mitte mit ca. 30 Teilnehmenden. Die Auswertung dieser Tagung ergab, dass Bedarf nach wesentlich mehr Zeit für den Austausch mit anderen Teilnehmenden besteht. Weiterführende Tagungen oder Arbeitsgruppen, in denen speziell die vier Verkehrsformen in ihrer Interaktion thematisiert werden, wurden gewünscht und befürwortet.



Diesem Wunsch wollte der VCD Nordost mit der Tagung im Jahr 2012 nachkommen. Bei einer zukünftigen Tagung sollte mehr Zeit für Diskussion und Austausch vorhanden sein. Zudem wurden die Interaktionen, Übergänge und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsformen (ÖPNV, Fahrrad, Fuß, Auto) thematisch in den Vordergrund gerückt. Eine weitere Zielsetzung der Fachtagung war es, gute Beispiele zu sammeln sowie konkrete Maßnahmen, Lösungsansätze und Strategien zu erarbeiten. Der VCD Nordost beabsichtigt mit dieser Fachtagung, neue Impulse zu setzen sowie die Vernetzung der Berliner Akteure zu fördern.

Neben der Tagung organisierte der VCD Nordost eine Exkursion zum Gesundheitspfad im Landschaftspark Herzberge, um diesen als gutes Projektbeispiel vorzustellen. Zusätzlich führten wir als Vorbereitung für die Tagung eine Fahrrad- und eine ÖPNV-Exkursion 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. Die Ergebnisse sollten als Grundlage für mögliche Diskussionsansätze und Lösungsstrategien genutzt werden.

2. Tagungskonzept

Die Tagung strukturierte sich in eine Workshop-Phase, eine Plenumsdiskussion und abschließende Vorträge.

Folgende Leitfragen standen im Vordergrund:

1. Welche sicherheitsrelevanten Konflikte bestehen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsformen (ÖPNV, Auto, Fahrrad, Fuß)?
2. Welche Maßnahmen und Lösungsmöglichkeiten gibt es?
3. Wie kann älteren VerkehrsteilnehmerInnen der Umstieg auf andere Verkehrsformen erleichtert werden?
4. Wie können mögliche Ergebnisse und Maßnahmen in die künftige Politikgestaltung einfließen?
5. Wie können dabei Senioren integriert werden und sich beteiligen?
6. Welchen Bedarf haben ältere Menschen im Verkehr?

Während der Workshop-Phase wurden folgende Fragen bearbeitet:

1a) Konflikte

- Welche verkehrsrelevanten Konflikte bestehen zwischen den jeweiligen Verkehrsformen?
- Welche Probleme und Themen sind wichtig?

1b) Lösungen (bereits vorhandene und potenzielle für die Zukunft)

- Welche Lösungsansätze gibt es bereits? Welche positiven Erfahrungen wurden gesammelt?
- Welche gelungenen Projekte gibt es zum Thema Seniorenmobilität?
- Welche weiteren Maßnahmen und Lösungsmöglichkeiten gibt es bzw. wären sinnvoll?

2) Umstieg auf andere Verkehrsformen (besonders auf die des jeweiligen Workshops)

- Welche Hindernisse bestehen bei älteren Menschen, auf andere Verkehrsformen umzusteigen?
- Wie kann älteren VerkehrsteilnehmerInnen der Umstieg auf andere Verkehrsformen erleichtert bzw. attraktiv gemacht werden?

Der Schwerpunkt der Tagung lag auf der ersten Frage, d.h. auf der Betrachtung der Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsformen.

3. Programm der Tagung

Termin: Donnerstag, 15. November 2012, 10:00 – 16:30 Uhr

Ort: Nachbarschaftshaus Urbanstrasse (NHU), Berlin

09:30 - 10:00	Einlass und Kaffee
10:00 - 10:15	Begrüßung Marion Laube (Vorstand VCD Nordost e.V.)
10:15 - 10:45	Rückblick und Vorstellung des Programms Thorsten Haas, Eva Roeder (VCD Nordost e.V.)
10:45 - 12:45 (mit Pause)	Workshops (mit einer Rotation) „Interaktion, Übergänge und Konfliktsituationen zwischen verschiedenen Verkehrsarten“ 1) Fußverkehr – Fahrradverkehr 2) Fußverkehr – Autoverkehr 3) Fahrradverkehr – Autoverkehr 4) ÖPNV – Fahrrad-/Fuß-/Autoverkehr
12:45 - 13:30	Mittagspause
13:30 - 14:00	Präsentation der Workshop-Ergebnisse
14:00 - 15:15 (mit Pause)	Diskussion im Plenum - Interaktion und Konfliktsituationen im Verkehr: Gute Beispiele, Maßnahmen und Lösungsstrategien - Umstieg auf andere Verkehrsformen
15:15 - 15:30	Kurzinput: Tempo 30 (Rainer Hauck, VCD e.V.)
15:30 - 16:10	Impulsreferat: Die „Rücksicht-Kampagne“ Referent: Burkhard Horn (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin)
16:10 – 16:30	Abschluss: Verabredungen, Evaluierung und Verabschiedung
16:30	Ende der Veranstaltung

4. Tagungsablauf

Die Tagung war mit 48 Teilnehmenden gut besucht. Die Teilnehmenden kamen aus unterschiedlichen Institutionen, vor allem aber aus der Zivilgesellschaft (Vereine) und der Berliner Verwaltung. Zudem waren Seniorenvertretungen anwesend sowie Vertreter der Polizei (Bereich Verkehrssicherheit).

Nach der Begrüßung durch Marion Laube (Vorstand des VCD Nordost e.V.) ging es direkt in die Workshop-Phase. In der Workshop-Phase gab es die Gelegenheit, in Kleingruppen mit anderen Teilnehmenden Kontakt aufzunehmen. Anhand der von uns formulierten Fragen (siehe Tagungskonzept) wurde in den vier folgenden Arbeitsgruppen intensiv gearbeitet:

- 1) Fußverkehr - Fahrradverkehr
- 2) Fußverkehr - Autoverkehr
- 3) Fahrradverkehr – Autoverkehr
- 4) ÖPNV – Fahrrad-/Fuß-/Autoverkehr



Um den Teilnehmenden die Möglichkeit zu bieten, an zwei verschiedenen Themen zu arbeiten, fand nach 60 Minuten eine Rotation der Gruppen statt. Der zweiten Gruppe wurden die Ergebnisse der ersten Gruppe kurz vorgestellt, um daran anzuknüpfen. Die vielen guten Beiträge aus der Workshop-Phase befinden sich im Anhang.

Nach der Mittagspause wurden die Ergebnisse der Workshops vorgestellt, zusammengeführt und diskutiert. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass es vorrangig um einen Wertewandel bei der Verkehrsteilnahme geht, bei dem das „Miteinander“ in den Vordergrund gerückt wird. Deshalb sei die Aufklärungsarbeit besonders wichtig, wobei die Sendung 7. Sinn als positives Beispiel genannt wurde. So sollten auch Bonussysteme zu diesem Wertewandel beitragen, d.h. besonders auch die positive Ansprache gefördert werden. Fehler müssten verzeiht werden bzw. der Verkehr dem Menschen angepasst werden. Dazu sei es aber genauso wichtig, die eigene Unaufmerksamkeit, die Eigenverantwortung und den Eigenschutz zu adressieren und entsprechende Aufklärungsarbeit zu leisten (z.B. bei Missachtung von roten Ampeln). Dazu müssten zudem bauliche Lösungen gefunden werden im Sinne einer gemeinsamen Infrastruktur (besonders durch Senat und BVG), genauso wie entsprechende Informationen bereitgestellt werden sollten (niedrigschwellige Apps, Fahrradrouten etc.).

Im nächsten Schritt wurde anhand von stellvertretenden Beispielen erarbeitet, wie mögliche Ergebnisse und Maßnahmen in die künftige Politikgestaltung einfließen können bzw. welche Hindernisse dabei bestehen. Wir beschäftigten uns auch mit der Frage, wie Senioren dabei integriert werden und sich beteiligen (können). Die Ergebnisse dazu befinden sich in Kapitel 6.

5. Protokolle der Workshop Phase

Workshop Fahrrad – Auto

- Einstieg in den WS mit einem tagesaktuellen Zeitungsartikel zum Thema Fahrrad und Baustellen in Berlin
- In beiden Gruppen entstanden zwei “ Fraktionen“ bei der Stichwortsammlung und Diskussion. Die Sicht der Radfahrer und die Perspektive der Autofahrer. Folgende Schlagworte wurden zu den Themenbereichen Konflikte und Lösungen eingebracht.

Konflikte:

- Radfahrer sind schwächere Verkehrsteilnehmer
- Rad-Anarchie/Agro-biker
- Sichtbarkeit/Beleuchtung/Helm/Reflektoren
- Ausfahrten und toter Winkel
- Nutzung der Radwege in falscher Richtung
- Steigende Nutzung durch antriebsunterstützte Fahrräder (PEDELEC & e-bikes)
- Parkende Autos auf Fahrradwegen
- Ortsunkundige Verkehrsteilnehmer



Lösungen:

- Forderung nach einem „Wertewandel“ zwischen den Verkehrsteilnehmern
- Gezielte Aufklärung der älteren Verkehrsteilnehmer
- Mediale Unterstützung z.B. „relaunch“ von 7.Sinn m Fernsehen
- Regelmäßige med. Überprüfung zur Verkehrstauglichkeit
- Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer
- Stärkere Ahndung von Verstößen von Radfahrern/Autofahrern

Ergebnisse:

Einerseits nehmen sich Radfahrer mehrheitlich als der schwächere Verkehrsteilnehmer wahr, andererseits gibt es eine stetig wachsende Anzahl von Radfahrern, die durch Missachtung der Verkehrsvorschriften eigennützlich verhalten und sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährden.

Bei allem Verständnis, Vorsicht und Rücksichtnahme seitens der Autofahrer muss

bei beiden Gruppen ein „Wertewandel“ im Verkehrsverhalten eingefordert werden. Die Verkehrsraumentwicklung nimmt nicht genug Rücksicht auf die steigende Anzahl der Radfahrer im Straßenverkehr.



Workshop Fuß – Fahrrad

Konflikte

Im Workshop „Fahrradverkehr - Fußverkehr“ wurden die Konflikte zwischen zwei Verkehrsteilnehmern, Fahrradfahrer und Fußgänger, thematisiert. Die Arbeitsgruppe versuchte die wichtigsten Gründe und Ursachen für diese zu finden, zu analysieren und mögliche Lösungen vorzustellen. Als Hauptgrund für die meisten Konflikte wurde die Verletzung der Verkehrsregeln bzw. ihre Unkenntnis erkannt. Zu Konfliktsituationen kommt es vor allem in Übergangszonen, in denen beide Verkehrsteilnehmer in Kontakt treten und Anspruch auf denselben Raum haben. Z. B. dürfen Kinder bis 10 mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren.

Als Verkehrshindernis zählt für Fahrradfahrer das Kopfsteinpflaster. Besonders bei Regen ist der Radfahrer aus Sicherheitsgründen gezwungen, den Fußweg zu benutzen. Vom Fahrrad absteigen und das Fahrrad zu schieben, ist nur auf kurzen Strecken möglich. Als zweite Möglichkeit wurde die „Ausweichstrategie“ vorgeschlagen, aber auch die Suche nach alternativen Strecken erscheint nicht immer realisierbar, z.B. in Prenzlauer Berg, wo es viele Straßen aus Kopfsteinpflaster gibt.

Konfliktsituationen entstehen auch bei schlecht beschilderten Baustellen und Bereichen, wo sich Touristengruppen aufhalten.

Radfahrerschulen, ADFC und Polizei bieten für Senioren eine Reihe von Kursen hinsichtlich Mobilitätserziehung an. Ältere Menschen sind aber nicht immer einfach zu erreichen. Viele fühlen sich im Straßenverkehr unsicher und vermeiden das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu benutzen. Im Fokus steht die Frage: Wie kann man diese Zielgruppe erreichen?

Lösungen

Die Auswertung der Diskussion ergab, dass die beste Lösung um Konflikte zu vermeiden bzw. zu reduzieren, Rücksichtnahme ist. Durch gegenseitige Rücksichtnahme lässt sich der Verkehr viel besser gestalten. Zu den wichtigsten Lösungsmöglichkeiten zählen auch Verkehrs- und Mobilitätserziehung, z.B. durch Erlangung von „Fahrradführerscheinen“ kann man die Kenntnisse der Verkehrsregeln verbessern. Unter den Lösungsmöglichkeiten taucht auch der „7-Sinn“ auf.



Besonders relevant für den sicheren Verkehr ist eine angemessene Geschwindigkeit. Shared Space und Tempo 30 bieten hier einen bedenkenswerten Kompromiss an. Vor allem in Bereichen, in denen man mit vielen Touristen rechnen muss, überzeugen die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen. Ebenso würde eine Kennzeichnungspflicht bzw. bessere

Beschilderung für Fahrradfahrer einige Konflikte mildern. Um das „Kopfsteinpflaster – Problem“ auf einigen Strecken zu lösen, wurden asphaltierten Streifen für Fahrradfahrer vorgeschlagen. Bei einem relativ breiten Fußweg kann man dort auch Fahrradstreifen markieren.

Informationen für ältere Menschen sollten übersichtlicher gestaltet werden. Digitalmedien erscheinen hier nicht immer als beste Lösung. Fahrrad- und andere Mobilitätskurse für Senioren sollten Austauschmöglichkeit bieten und auf die Bedürfnisse älterer Menschen zugeschnitten sein. Auch die Verkehrs- und Mobilitätsaufklärung spielt hierbei eine bedeutende Rolle.

Workshop ÖPNV - Fuß/Fahrrad/Auto

Konflikte ÖPNV - Fahrrad → Lösungen

- gemeinsame Nutzung von Busspuren → Lösung: breitere Busspuren
- belebte Bushaltestellen im Konflikt mit Fahrrad → Lösung: veränderte Führung der Radwege im Haltestellenbereich
- mangelnde Fahrradstellplätze an Bahnhöfen → Lösung: Fahrradstellplätze auch an ausgewählten Bushaltestellen, an Bahnhöfen auch für „neue“ Zweiräder (pedelecs,

Rollbretter, seqways)

- keine Fahrradmitnahme im SEV
- Gefahrenquelle Schiene – Fahrradreifen
- Überholschwierigkeiten Fahrrad – Bus (gleiche Geschwindigkeit)

Allgemeine Konflikte aller untereinander → Lösungen

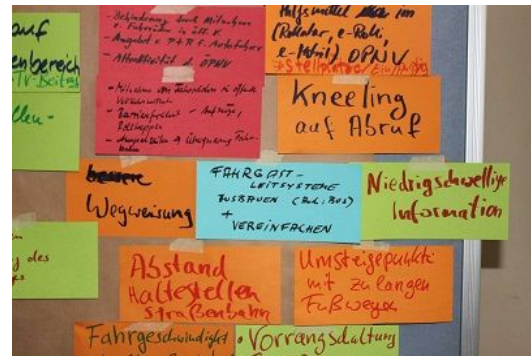
- Verkehrsführung → Busspur
- Konflikte im Haltestellenbereich → Lösung: Hinweise im Haltestellenbereich (Bodenbelag, TV-Beitrag), Haltestellenkaps
- Ampelzeiten Rücksicht (Straßenüberquerung) → Lösung: Ampelzeiten, Absenkung Bürgersteig
- großes Konfliktpotenzial → Toleranz erforderlich → Lösung:
 - Bürgerbeteiligung in der Planung → Akzeptanz / Toleranz
 - Aufklärung/Öffentlichkeitsarbeit/Training, TV-Spot
 - Navigations- und Informationssysteme (Vibe, m4guide)
 - niedrigschwellige Information

Attraktivität / Sicherheit ÖPNV



- Umsteigezeiten, zu kurze Haltezeiten
 - Fahrradmitnahme:
 - Einstieg mit Fahrrad erschwert (Barrierefreiheit)
 - Behinderung durch die Mitnahme von Fahrrädern
 - Angebot von P+R für Autofahrer
 - Barrierefreiheit (Aufzüge, Rolltreppen)
 - Ampelzeiten → Übergang Fahrbahn
-
- zu hohe Ticketpreise
 - Liniendichte, Fahrfrequenzen
 - Lärm Straßenbahn
 - Hilfsmittel im ÖPNV (Rollator, e-Rolli, e-mobil), Stellplätze beim Ein- und Ausstieg
 - Kneeling auf Abruf (Lösung?!)

- Wegweisung → Lösung: Fahrgastleitsysteme ausbauen und vereinfachen
- Abstand Haltestellen Straßenbahn
- Umsteigepunkte mit zu langen Fußwegen
- Fahrgeschwindigkeit von Straßenbahn und Bus (Anfahr- und Bremsproblem)
 - Lösungen: Vorrangschaltung, Busspuren, eigene Straßenbahnkörper
- blinde und sehbehinderte Menschen an Haltestellen
 - Lösungen: Daisy-Ansage, Ansage-Knopf, sms mit Ansage
- weitere Lösungen:
 - Senioren beraten Senioren (BVG)
 - Mobilitätstrainings der BVG
 - elektronische Fahrinfo der BVG
 - Unterstützung der Senioren durch Navi's
 - Begleitservice
 - Barrierefreie Fahrplanauskunft
 - Rampensysteme / Niederflurbahnen



Workshop Fuß - Auto

Zunächst wurden Problembereiche identifiziert und nummeriert:

- 1 Infrastruktur
- 2 unterschiedliche Tempi
- 3 Stadt- und Verkehrsplanung
- 4 Überforderung
- 5 unterschiedliche Prioritäten
- 6 Rechthaberei
- 7 Unübersichtlichkeit
- 8 Nichteinhaltung von Verkehrsregeln/Regelkenntnis
- 9 Parkplatznot
- 10 zu viele Autos
- 11 Verunsicherung
- 12 Rücksichtslosigkeit
- 13 inhomogenes Verkehrsverhalten
- 14 Verkehrsfähigkeit

- 15 Kommunikation
- 16 Unachtsamkeit/fehlerbehaftetes menschliches Verhalten
- 17 nicht nachvollziehbare Verkehrsführung

Im nächsten Schritt wurden (sofern möglich) die Problembereiche zu identifizierten Konflikten zugeordnet. „Unterschiedliche Prioritäten“ wurde als übergeordneter Problembereich identifiziert, auch wenn er nicht explizit zu einem Konflikt zugeordnet wurde.

Konflikte

a) aus Sicht der Fußgänger:

- zugeparkte Querungen (Zuordnung zum Problembereich 1, 3, 8, 9, 12)
- zu kurze Querungszeiten an Ampeln (1, 2, 3)
- zu wenig Querungen (1, 3)
- zu geringe Aufstellflächen für Fußgänger an Querungen (1, 3)
- Konkurrenzen zwischen Autofahrern (6)
- defekte/nicht eingeschaltete Pkw-Beleuchtung (8)
- rote Ampeln ohne (Auto-)Verkehr, die Fußgänger zum Halten zwingen (17)
- unachtsames Abbiegen (8, 12)
- „wildes“ Parken (12)
- unaufmerksam geöffnete Autotüren (12, 16)
- Fahrerflucht/Ignoranz (12)
- Lieferverkehr in Fußgängerzonen (1, 12)



→ aus Sicht der Fußgänger dominieren die Problembereiche: mangelhafte Infrastruktur, Stadt- bzw. Verkehrsplanung, Rücksichtslosigkeit der Autofahrenden.

b) aus Sicht der Autonutzer:

- Nichtbeachtung von Querungsanlagen (Zuordnung zum Problembereich 12, 17)
- Missachtung von Rot an Ampeln (8, 17)
- Unübersichtlichkeit beim Abbiegen (3)
- Gruppenbildung (bei Fußgänger) setzt Verkehrsregeln außer Kraft („Herdentrieb“ statt Aufmerksamkeit) (16)

- mangelnde Sichtbarkeit der Fußgänger (16)
- Unaufmerksamkeit (16)
- Verantwortung des Stärkeren (15)

→ aus Sicht der Autofahrenden dominieren die Problembereiche:

Unachtsamkeit/fehlerbehaftetes menschliches Verhalten, nicht nachvollziehbare Verkehrsführung

Lösungsvorschläge

a) aus Sicht der Fußgänger:

- bei Querungen: bedarfsgerechte räumliche Lösungen, an Fußgängern und deren Bedürfnissen orientiert (auch für Autofahrende relevant)
- Querungszeiten durch bauliche Maßnahmen entschärfen (z.B. Mittelinsel mit ausreichend Aufstellfläche)
- Verlängerung der Fußgänger-Ampelphasen
- Infos an Senioren (und andere, z.B. auch an Autofahrende!) kommunizieren, dass wenn beim Queren Fußgängerampel auf Rot springt, nicht zurückgegangen werden soll, sondern Zeit für Abschließen des Querungsvorgangs vorhanden ist („Räumungsphase“)
- stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs
- stärkere Beteiligung von Betroffenen
- Kommunikation für mehr Rücksicht



Lösungsvorschläge

b) aus Sicht der Autofahrenden:

- Aufklärung, Information gegen Unaufmerksamkeit
- Rollentausch/Perspektivwechsel (z.B. Altersanzug, Autofahrerperspektive/ Fußgängerperspektive)
- fehlende „Fehlerkultur“- Verkehrssystem muss Fehler verzeihen können
- (Eigen-)Verantwortung übernehmen (beginnt schon mit Erziehung, Jugendverkehrsschulen ... Können/sollen Ältere noch „erzogen“ werden?); Schulungsangebote für jedes Alter besser kommunizieren (und ohne erhobenen

Zeigefinder), Fahrsicherheitstraining

- Anreize schaffen für Besuch von Auffrischkursen über Bonussystem (z.B. über Reduzierung der Kfz-Versicherung bei Nachweis erfolgreicher Teilnahme)

Auffällig: Lösungsvorschläge vorrangig nicht restriktiv, sondern über Information/ Kommunikation/ Anreize

Leitfrage 2: Hindernisse/Lösungsmöglichkeiten beim Umstieg älterer Menschen auf andere Verkehrsmittel (bearbeitet von Gruppe 2 mit 7 TN)

1) Hindernisse und Lösungsvorschläge für den Umstieg

a) auf Fußverkehr:

- lange Wege → Lösung: Sitzgelegenheiten
- mangelhafte Infrastruktur → Lösung: Infrastruktur bedarfsgerecht (Bordsteinabsenkungen, WCs etc.)
- Einschränkungen (psychisch, physisch, mental)
- fehlende Flexibilität

b) auf ÖPNV

- Kosten (kontrovers diskutiert): Abo 65+ (VBB) eigentlich günstig für den großen Geltungsbereich (Berlin ABC + Brandenburg), aber Bereich häufig nicht ausgenutzt, daher Karte ggf. als zu teuer empfunden; Ticket 65+ (VBB) derzeit nur im Abo erhältlich, daher hohe Einmalausgabe, obwohl nicht ganzjährig Ticket benötigt (z.B. im Sommer oft wochenlang im Schrebergarten, wo alltägliche Wege zu Fuß/mit Fahrrad zurückgelegt werden) → Lösung: Ticket 65+ auch als Monatsticket anbieten
- Gewohnheit (Auto-Erfahrung) → Lösung: Angebote wie Kombitickets (z.B. Park&Ride), bei denen Parkticket = Fahrausweis verringern die Angst, nicht den richtigen Fahrschein gelöst zu haben (Hemmschwelle sinkt); solche Angebote ausweiten/bekannter machen
- Statusdenken (Auto = Statussymbol; ÖPNV oft stigmatisiert) → Lösung: Image des ÖPNV stärken, Vorteile herausstellen
- fehlendes Angebot

- (subjektives) Sicherheitsempfinden → Lösung: Kontroverse: mehr Personal (ideal, direkter Ansprechpartner vor allem für Ältere, aber auch z.B. für Ortsunkundige, wichtig; aber: hohe Kosten) oder mehr Technik (preisgünstiger; aber: keine persönlichen Ansprechpartner, subjektives Gefühl, allein gelassen zu sein, bleibt)
- Unübersichtlichkeit (Fahrpläne, Ticketautomaten, Abfahrtsorte an Umsteigeknoten etc.) → Lösung: Einstieg in den ÖPNV einfach gestalten
- Einschränkungen (psychisch, physisch, mental)
- fehlende Flexibilität

c) auf Fahrrad:

- Angst vor (motorisiertem) Verkehr
- Verkehrsraum/mangelhafte Infrastruktur
- körperliche Überforderung → Lösung: Pedelecs als Alternative
- → generell Lösung: Vorteile/Gesundheitsaspekte herausstellen

d) auf Auto:

- Kosten vs. Bedürfnisse: Autos entweder nicht altersgerecht oder – falls altersgerecht – zu teuer → Lösung: 45-km/h-Fahrzeuge/S-Fahrzeuge/Elektro-Scooter



6. Protokoll der Gesamtdiskussion

Lösungen

1. Fahrradkennzeichen
2. Verkehrsaufklärung / TV-Beitrag 7.Sinn / Wertewandel / Rücksicht / Vision Zero Kampagne
→ *Beispiel für Umsetzung (siehe unten)*
3. Shared space / Verkehrsberuhigung
4. veränderte Stadtplanung / mehr Stellplätze / Erleichterung Übergänge / Toter Winkel / Verlängerung Grünphasen / Beschilderung / Straßenrückbau
→ *Beispiel für Umsetzung (siehe unten)*
5. gesicherte Barrierefreiheit
6. Verkehrsüberwachung
7. Falschparker (Ahndung)



Umsetzung - beispielhaft für Punkt 2 und Punkt 4

- generell steht der Aspekt der Finanzen im Vordergrund

2) Verkehrsaufklärung / TV-Beitrag 7.Sinn / Wertewandel / Rücksicht / Vision Zero Kampagne

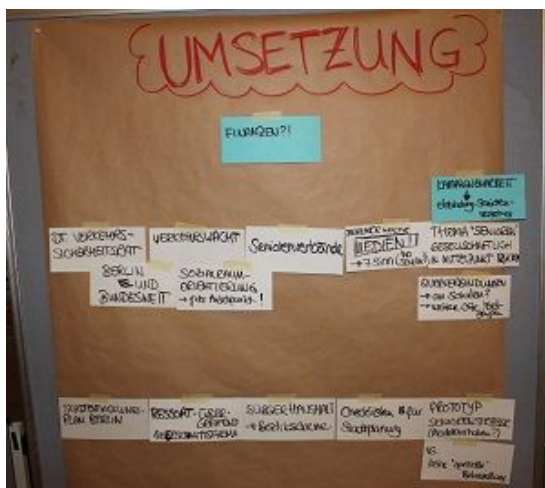
- Akteure: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Verkehrswacht, Seniorenverbände
- Medien: Berliner Woche; Sendung 7.Sinn (wo senden?)
- Berlin und bundesweit
- Sozialraumorientierung als geeigneter Ansatzpunkt
- Thema Senioren gesellschaftlich in den Mittelpunkt rücken
- Querverbindungen (an Schulen etc.)
- Kampagnenarbeit (→ Einbindung der Seniorenvertretung)

4) veränderte Stadtplanung / mehr Stellplätze / Erleichterung Übergänge / Toter Winkel / Verlängerung Grünphasen / Beschilderung / Straßenrückbau

- Stadtentwicklungsplan Berlin
- ressortübergreifend, Querschnittsthema
- Bürgerhaushalt → Bezirksebene
- Checklisten für Stadtplanung
- Prototyp Seniorenstrasse (Modellvorhaben?) vs. Keine spezielle Behandlung

Beteiligungsmöglichkeiten

- Seniorenbeirat
 - Seniorenrat f. Stadtentwicklung → AG Bauen u. Verkehr → vorhandene Strukturen stärken!
 - Landesebene und Bezirksebene (Ausschüsse)
- Beteiligung im Kiez
- aktive Ansprache
- Beteiligungskultur der Verwaltung



7. Exkursionen

a) Exkursion zum Bewegungs- und Gesundheitspfad im Landschaftspark Herzberge (28.9.2012)



Gemeinsam mit Susanne Lutz, die für die Konzeptionierung, Gestaltung und Umsetzung des Natur- und Gesundheitspfads im Landschaftspark verantwortlich ist, rief der VCD Nordost zu einer Erkundungstour auf. Susanne Lutz führte die Gruppe durch den Parcours und stellte die unterschiedlichen Bewegungsstationen vor. Bei der Exkursion zum Landschaftspark Herzberge in Lichtenberg ging es dem VCD in erster Linie um die Frage, welchen Beitrag ein Bewegungs- und Gesundheitspfad zur sicheren Mobilität älterer Menschen beitragen kann.

Der Parcours besteht aus 15 Bewegungsstationen, die einfache, aber hocheffiziente Atem- und Bewegungsübungen umfassen. Diese Übungen wirken entspannend, stärken die Herz- und Kreislauffunktion, den Bewegungsapparat und das Atem- und Immunsystem. Stetige körperliche Aktivität - nicht nur im Alter - ist eine Voraussetzung, um Mobilität, Lebensqualität und Lebenszufriedenheit zu erhalten. Gesundheits- und bewegungsfördernde Maßnahmen kommen deshalb auch indirekt der Verkehrssicherheit zu Gute.

Besonders die Gruppenübung bei Station 7 fördert gezielt die Koordination, das Reaktionsvermögen und die Kommunikationsfähigkeit der TeilnehmerInnen: Die Gruppe teilte sich in in zwei kleine Gruppen auf. Beide Gruppen liefen in zwei unterschiedlichen Kreisen, die sich überschneiden. Die Teilnehmer waren also gezwungen, auf andere Teilnehmende zu achten, entsprechend zu reagieren und zu kommunizieren.



Der Pfad wird neben Einzelpersonen von regelmäßigen Spaziergangsgruppen genutzt. Dabei handelt es sich um ehrenamtlich begleitete Spaziergänge im Stadtteil durch so genannte Spaziergangspaten. Dauer der Spaziergänge und Strecken werden ausschließlich nach den Wünschen und körperlichen Möglichkeiten der Teilnehmenden ausgesucht. Spaziergangsgruppen fördern die Bewegung und dadurch die Gesundheit sowie die Kommunikation zwischen Senioren. Um weitere Spaziergangsgruppen aufzubauen, bietet die Fachstelle für Prävention und Gesundheitsförderung im Land Berlin (Gesundheit Berlin-Brandenburg e.V.) Beratung beim Aufbau von Spaziergangsgruppen an.



Weitere Informationen befinden sich unter:

<http://www.lebensplan.com/landschaftspark-herzberge>

<http://www.landschaftspark-herzberge.de/>

b) Fahrradexkursion durch Berlin-Mitte (2.10.2012)

Ziel der Fahrradexkursion sollten Orte und Situationen im Berliner Stadtverkehr beobachtet werden, bei denen Interaktionen und Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen auftreten und dadurch die Sicherheit und Mobilität älterer Menschen beeinflussen. Bei dieser Tour beschäftigen wir uns vor allem mit dem Fahrrad- und Fußverkehr. Udo Sack vom Verkehrsausschuß des Bezirks Mitte stellte der Gruppe einige aktuelle Projekte und Maßnahmen vor.

Route: Ausgangspunkt der Route war der Gendarmenmarkt. Von dort führte uns die Route über die Leipziger Strasse, Molkenmarkt, Jannowitzbrücke, Schillingviertel, Alexanderplatz, Münzstrasse, Hackescher Markt, Große Hamburger Strasse, Linienstrasse zum Endpunkt am Rosenthaler Platz (zur Verfolgung der genauen Route: <http://goo.gl/maps/5a4ZH>). Während der Exkursion wurden u.a. Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Gegenden, Streckenführungen und Spurennutzungskonflikte, Ampelphasen, Querungen und Mittelinseln in den Mittelpunkt der Beobachtung gerückt.



Grundsätzlich lässt sich anmerken, dass an vielen Stellen die Wege für den Fuß- und Fahrradverkehr ausgebaut werden sollten. Dafür ist eine gute und enge Zusammenarbeit zwischen dem Senat und den Bezirken notwendig, da sich die unterschiedlichen Zuständigkeiten letztendlich in der inkonsistenten Umsetzung von Maßnahmen niederschlägt. Hier bieten sich beispielsweise die Einrichtung von FahrRäten oder Mobilitätsräten an. Infrastrukturellen Maßnahmen müssten gleichzeitig verknüpft werden mit Kampagnen über gegenseitige Rücksichtnahme einerseits, und teilweise stärkere

Kontrolle des Fahrradverkehrs (Einhaltung der Verkehrsregeln) andererseits.

In der abschließenden Gesprächsrunde wurde positiv hervorgehoben, dass die Tour zur Reflektion über das eigene Verhaltens als VerkehrsteilnehmerIn anregte.

c) ÖPNV-Exkursion durch Berlin (16.10.2012)

Bei der ÖPNV-Exkursion wurden per Straßenbahn, S-Bahn und Bus verschiedene Orte und Situationen aufgesucht, wo Interaktionen und/oder Konflikte zwischen verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen auftreten, die für die Sicherheit und Mobilität älterer bzw. mobilitätseingeschränkter Menschen relevant sind. Bei dieser Tour stand vor allem der ÖPNV und Autoverkehr im Mittelpunkt. Frau Christine Albrecht von der BVG erläuterte entsprechend einige Maßnahmen der BVG.

Route: Ausgangspunkt der Route war die Straßenbahn-Haltestelle Eberswalder Strasse/Pappelallee. Von dort fuhr die Gruppe mit der Straßenbahn M 12 zur Friedrichstraße. Dort ging es weiter mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof und anschließend mit dem Metrobus M85 bis zum Innsbrucker Platz, dem Endpunkt der Route. Die Fahrtzeit betrug ca. 120 Minuten, so dass wir genügend Zeit zum Umsteigen und Beobachten hatten. Siehe Stadtplan: <http://goo.gl/maps/1obcC>.

Die Haltestelle **Eberswalder Strasse / Pappelallee** ist eine **Kaphaltestelle** (s. Foto). Bei dieser Haltestellenform wird der Gehweg bis an die Gleise vorgezogen. Dadurch müssen können die Fahrgäste stufenlos ein- und aussteigen, ohne dabei die Fahrbahn betreten zu müssen. Der größere Wartebereich kann nicht durch parkende Autos behindert werden. Zudem gibt es keine Behinderungen durch Bäume, welche die



Sicht oder auch das Ausfahren von Einstiegsrampen behindern könnten. Der Fahrradweg wird hinter dem Schutzraum entlang geleitet. Das überdachte Haltestellenhäuschen schützt damit auch vor ungünstigen Wetterbedingungen. Auch wenn sich Platzkonflikte mit dem Autoverkehr ergeben (besonders auch mit dem dem Lieferverkehr, da kein Ein- oder Ausladen möglich ist), ist sich diese Form der Haltestelle ist ein Vorzeigebispiel für barrierefreien und seniorengerechten Verkehr. Eine weitere Kaphaltestelle befindet sich in Wilmersdorf (Wiesbadener Strasse).

Frau Albrecht von der BVG erklärt, dass von den 800 Haltestellen-Inseln ca. 400 barrierefrei ausgebaut sind, d.h. die den barrierefreien Ein- und Ausstieg erlauben und mit einem taktilen Blindenleitsystem ausgestattet sind. Zudem wird die BVG bis 2017 nur noch FLEXITY-Fahrzeuge (Straßenbahn) einsetzen, d.h. moderne, barrierefreie Niederflur-Fahrzeuge. Im Busverkehr sind bereits 100 Prozent der Fahrzeuge barrierefrei zugänglich. Die Klapprampen und mögliche Absenkung der Busse vereinfacht den Ein- und Ausstieg.

Während der Tour ließen sich grundsätzlich Probleme beim Ein- und Aussteigen beobachten (z.B. durch falsch parkende Autos) und beim Fahrverhalten der Straßenbahn (Haltezeit, starkes Bremsen oder abruptes Anfahren). Zudem entstehen viele Konflikte an Haltestellen (z.B. durch Überquerung der



Fahrradspur) und durch die gemeinsame Nutzung von Fahrspuren (z.B. Straßenbahn und Fahrrad, nicht durchgehend markierte Fahrradspuren). Auch Berliner Hauptverkehrsknotenpunkte stellen eine Herausforderung für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Besonders am Hauptbahnhof besteht Bedarf an mehr Übersicht und kürzere Wege (z.B. durch Ausschilderung, Wegweisung, zusätzlicher Infoterminal).

Generell ließ sich auch beobachten, dass viele der gefährlichen und konfliktiven Verkehrssituationen entstehen, wenn Verkehrsteilnehmende die Verkehrsregeln missachteten und damit ihre eigene Sicherheit und auch die der anderen VerkehrsteilnehmerInnen aufs Spiel setzen. Somit sollten sich alle Personen im Straßenverkehr immer wieder auf die Sicherheit konzentrieren und Rücksicht nehmen.



Beobachtungsbogen

Interaktion, Übergang und Konflikt zwischen verschiedenen Verkehrsformen

Geschäftsstelle
Leitung: Tino Kotte

Yorckstraße 48
10965 Berlin-Schöneberg
Tel. (030) 446 36 64
Fax (030) 446 37 03
info@vcd-nordost.de
www.vcd-nordost.de

S+U-Bahnhof Yorckstraße
(S1, S2, S25, U7, Bus 119)

Projekt „Sicher mobil im Alter“
Eva Roeder / Thorsten Haas
eva.roeder@vcd-nordost.de
seniorenmobilitaet@vcd-nordost.de

Bankverbindung
Berliner Volksbank eG
BLZ 100 900 00
Geschäftskonto Nr. 33 12 15 20 01
Steuernummer:
Nr. 27/ 680/ 50 991
USt-IdNr: DE214815653

Im Rahmen des Projektes „Sicher mobil im Alter“ konzentriert der VCD Nordost 2012 auf die Interaktion der verschiedenen Verkehrsformen als potenzielle Gefahrenquelle. Auf verschiedenen Exkursionen wollen wir das alltägliche Zusammenspiel zwischen Fahrradverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und Autoverkehr beobachten und dabei Beispiele guter Praxis sowie kritische bzw. gefährliche Situationen festhalten. Die Ergebnisse dienen als Vorbereitung für unsere Fachtagung, die am Donnerstag, den 15.11.2012 im Nachbarschaftshaus Urbanstrasse stattfinden wird. Dort wollen u.a. mögliche Maßnahmen, Strategien und Lösungsansätze diskutieren.

02.10.2012

Gerne nehmen wir auch Ihre Beobachtung auf. Bitte füllen Sie einfach unseren Fragebogen aus (Rücksendung per Email an Eva Roeder, seniorenmobilitaet@vcd-nordost.de, per Fax oder Abgabe in der Geschäftsstelle). Bitte pro Konflikt nur einen Bogen ausfüllen und dabei die jeweilige Interaktion ankreuzen.

- | | | | |
|--|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Fuß – Fuß | <input type="checkbox"/> Fuß – Fahrrad | <input type="checkbox"/> Fuß – Auto | <input type="checkbox"/> Fuß – ÖPNV |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad – Fahrrad | <input type="checkbox"/> Fahrrad – ÖPNV | <input type="checkbox"/> Fahrrad – Auto | |
| <input type="checkbox"/> Auto – ÖPNV | <input type="checkbox"/> Auto – Auto | <input type="checkbox"/> ÖPNV – ÖPNV | |

<p>Ort des Konfliktes</p> <p>Interaktion, Übergang, Konflikt (gute Beispiele, kritische Situationen)</p> <p>Mögliche Ursachen und Lösungsansätze</p>	
--	--