"Sicher mobil im Alter"
Fachforum zur Unfallprävention

Dokumentation der Tagung am 16. Oktober 2014 in der Kiezspinne in Lichtenberg

VCD Nordost e.V.

Projektzeitraum: 01.04.2014 – 31.12.2014

Ansprechpartner für Rückfragen: Thorsten Haas

Resumé

Am 16.10.2014 organisierte der VCD Nordost e.V. im Nachbarschaftshaus Orangerie in Lichtenberg die ganztägige Fachtagung „Sicher mobil im Alter“, die mit 39 Teilnehmenden gut besucht war. Zwei Vorträge eröffneten das Programm: Zunächst stellten Marion Laube, Vorsitzende des VCD Nordost und Thorsten Haas die Bedeutung des Verkehrssicherheitsprogramms aus Sicht des VCD Nordost vor. Anschließend berichtete Andreas Geisel, Bezirksbürgermeister von Lichtenberg, über den Bürgerhaushalt als eine Beteiligungsmöglichkeit für mehr Verkehrssicherheit.

Nach den zwei Vorträgen wurden in einem Weltcafé, unter der Moderation von Elke Schilling von der Seniorenvertretung Mitte, die Leitlinien des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin sicher mobil 2020“ diskutiert. Pro Tisch, an welchen je vier bis fünf Teilnehmende saßen, wurde sich jeweils mit einer Leitlinie auseinandergesetzt. Insgesamt gab es sechs Tische und es wurde zweimal zufällig getauscht, so dass jede/r Teilnehmende mindestens drei Leitlinien behandelt hatte. Nach dem gemeinsamen Mittagessen wurden drei Workshop-Gruppen .Die Schwerpunkte lagen in den Bereichen „Kiezorientierte Beteiligung“, „Kiezorientierte Vernetzung“, sowie „Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen“ gebildet. 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 Lichtenberg, 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 2015 wollen wir weiterhin die Vernetzung und Beteiligung in den Vordergrund stellen und an verschiedenen Themen anknüpfen. Das Thema der kiezorientierten Vernetzung soll weiter bearbeitet werden, da daran großes Interesse besteht. Außerdem wollen wir einen Fokus auf den Fussverkehr legen, unter anderem im Zusammenhang mit gesundheitlichen Themen. 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, ein Kiezspaziergang 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 2014" **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. Leitlinien des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin sicher mobil 2020“ **6**
2. Protokoll des Weltcafés **7**
3. Protokolle der Workshop Phase **11**
Workshop 1 – Kiezorientierte Beteiligung 11
Workshop 2 – Kiezorientierte Vernetzung 13
Workshop 3 – Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen 15
4. Bilder der diesjährigen Exkursion **19**

Dokumentation der Tagung "Sicher mobil im Alter 2014"

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 vier Jahre jährlich Tagungen zum Thema Seniorenmobilität, zuletzt am 24.10.2013 im Nachbarschaftshaus Lietzensee im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, welche mit 38 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 2014 nachkommen. Dieses Jahr wollten wir die Vernetzung der Akteure und den Austausch neuer Impulse fördern und Beteiligungsmöglichkeiten auf Kiez- und Bezirksebene aufzeigen. In Kooperation mit der Kiezspinne wollten wir außerdem Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen thematisieren. Eine weitere Zielsetzung der Fachtagung war es in einem Weltcafé die Leitlinien des Berliner Verkehrssicherheitsprogrammes „Berlin sicher mobil 2020“ zu diskutieren.

Zusätzlich führten wir als Vorbereitung für die Tagung eine Fahrradexkursion in Lichtenberg 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. Ein kurzer Exkursionsbericht befindet sich im Anhang.

2. Tagungskonzept

Die Tagung war gegliedert in einleitende Vorträge des Bezirksbürgermeisters und der Vorsitzenden des VCD Nordost, einem Weltcafé, einer Workshop-Phase und einer abschließenden Plenumsdiskussion. Im Weltcafé wurden die Leitlinien des Berliner Mobilitätsprogramms „Berlin sicher mobil 2020“ diskutiert. In der Workshop-Phase gab es drei Themen. Es wurden folgende Themen behandelt beziehungsweise folgende Fragen bearbeitet:

1. Wie können sich Bürger auf Kiezebene beteiligen?
2. Welche Beispiele zur Vernetzung gibt es auf Kiez- bzw. Bezirksebene?
3. Wie lassen sich neue Fahrradtypen für die Gestaltung der täglichen Mobilitätsbedürfnisse nutzen?

Die Moderator_innen Thorsten Haas und Eva Roeder stellen das Programm vor.

3. Programm der Tagung

Programm Fachforum am 16.10.2014

09:30 – 10:00	Einlass und Kaffee
10:00 – 10:30	Begrüßung (Marion Laube, VCD Nordost und Michael Kunze, Kiezspinne FAS) Rückblick und Vorstellung des Programms (Eva Roeder und Thorsten Haas, VCD Nordost)
10:30 – 11:00	„Der Bürgerhaushalt als Beteiligungsmöglichkeit für mehr Verkehrssicherheit?“ (Andreas Geisel, Bezirksbürgermeister von Berlin-Lichtenberg)
11:00 – 11:30	Bedeutung des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin sicher mobil 2020“ aus Sicht des VCD (Marion Laube, VCD Nordost)
11:30 – 11:45	Pause
11:45 – 13:00	Weltcafé „Berlin sicher mobil 2020“: Diskussion der Leitlinien Moderation: Elke Schilling, Seniorenvertretung Mitte
13:00 – 14:00	Mittagessen
14:00 – 15:15	Vorstellung der Workshops und Aufteilung in Gruppen: <u>1) Kiezorientierte Beteiligung</u> (mit Reimer Dunkel, Kiezspinne FAS, Cornelia Wagner, Gesundheit Berlin Brandenburg und Nikolas Dürr, Phillip Grashorn, FUSS e.V.) <u>2) Kiezorientierte Vernetzung</u> (mit Anne Haertel, Mobilitätsrat Lichtenberg, Elke Schilling, Seniorenvertretung Mitte und Bernd Zanke, Vertreter des bezirklichen Fahr-Rates) <u>3) Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen</u> (mit Bernd Mentele, Kiezspinne FAS und Simone Rosenau, Moghul Rikschas)
15:15 – 15:45	Zusammenführung der Workshop-Ergebnisse und Diskussion im moderierten Plenum
15:45 – 16:00	Abschlussworte und Ausblick
16:00	Ende der Veranstaltung

4. Tagungsablauf

Die Tagung war mit 39 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. Anschließend stellte Andreas Geisel den Bürgerhaushalt als Beteiligungsmöglichkeit für mehr Verkehrssicherheit vor. Im Anschluss an diese Präsentation referierten Marion Laube und Thorsten Haas unter dem Thema "Bedeutung des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin sicher 2020" die Sicht des VCD.

Nach einer kurzen Pause ging es direkt in ein Weltcafé. Nach Vorstellung des Ablaufes fanden sich an sechs Tischen vier oder fünf Personen zusammen die in zehn Minuten je über eine Leitlinie des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin sicher mobil 2020" diskutierten. Es gab insgesamt zwei weitere Runden, so dass die Teilnehmende über je drei Leitlinien diskutieren konnten. Anschließend ging es in die Mittagpause, in der auch die Möglichkeit bestand neue Fahrradtypen von Moghul Rikschas außerhalb der Kiezspinne anzuschauen und zu testen.

Das Weltcafé wird moderiert von Elke Schilling

Nach der Mittagspause wurden die Themen der Workshop-Phase vorgestellt. Es gab es drei Gruppen mit den Themen „Kiezorientierte Beteiligung", „Kiezorientierte Vernetzung" und „Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen". Für die Durchführung der Workshops hatten die drei Gruppen insgesamt eine Stunde Zeit. In der abschließenden Runde wurden alle Ergebnisse der Workshops vorgestellt und diskutiert. Die vielen Beiträge aus den verschiedenen Workshop-Runden befinden sich im Anhang.

5. Auswertung der schriftlichen Evaluationsbögen

Der Evaluationsbogen wurde von 20 Personen im direkten Anschluss an die Tagung ausgefüllt. Wie die Auswertung des Fragebogens zeigt, ist die Mehrheit (55 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. Alle Teilnehmenden fanden die Räumlichkeiten angemessen, es gab lediglich einen Kritikpunkt hinsichtlich der etwas zu kalten Temperatur. 19 von 20 Personen waren auch mit dem zeitlichen Rahmen zufrieden; jedoch wurde angemerkt, dass noch mehr Zeit für die Weltcafé-Runden und für die Vorstellung der Teilnehmenden wünschenswert gewesen wäre. Ähnlich verhielt es sich mit der Zeit für Fragen und Diskussionen, die von 6 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. Es wurde angemerkt, dass viele Themen nur angerissen wurden und zur Vertiefung der einfach nicht genügend Zeit war.

Die Organisation und Durchführung der Veranstaltung wurde positiv bis sehr positiv bewertet, genauso wie, mit einer Ausnahme, die methodische Umsetzung. Es wurde zudem von einer Person angemerkt, dass die Tagung sehr gut vorbereitet und strukturiert war.

Die Verbesserungsvorschläge für die im Vorfeld stattfindende Exkursion fielen sehr gering aus. Es wurde einzig angemerkt, dass die aufgefallenen Problemstellen an die Bezirksverwaltung weitergeleitet werden sollen. Eine andere Person hat angemerkt, dass eine Teilnahme aus Zeitgründen schwierig sei.

Die inhaltlichen Erwartungen wurden zum großen Teil erfüllt (eine Person bemerkte, dass es in einem Workshop eher um Vermarktung ging als um Verkehrssicherheit) und der Wissenstand konnte für 90 Prozent der Personen erweitert werden (eine Person bemerkte dazu, dass sie viel Neues erfahren hätte). 19 Personen hatten durch die Veranstaltung einen persönlichen Zugewinn für ihr berufliches oder ehrenamtliches Engagement - zum einen durch neue Informationen (z.B. Ideen für neue Themen, Zahlen und Informationen von verschiedenen Bereichen, Möglichkeiten zur Beteiligung und Vernetzung wie den Fahr-Rat oder den Kiezfonds), zum anderen durch neue und interessante Kontakte zu verschiedenen Akteur_innen, Ansprechpartner_innen im Tätigkeitsbereich, Ideen, Anregungen und andere Sichtweisen, sowie ein guter allgemeiner Überblick zum Thema Verkehrssicherheit und der Differenzierung von Vernetzung und Partizipation.

Anhang

1. Leitlinien des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin sicher mobil 2020“

Die folgenden politischen Leitlinien sollen der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin zugrunde liegen:

(1) **Akzeptanz des Regelsystems erhöhen:** Ein an Partnerschaft orientiertes, wertebezogenes Regelsystem, das auf einem gesellschaftlichen Konsens basiert, ist die notwendige Voraussetzung für verkehrssicheres Verhalten. Weil Werte bestehen, gibt sich die Gesellschaft entsprechende Regeln. Das Regelsystem muss plausibel sein. Die dahinter liegenden Werte und Zielsetzungen wie auch die begründenden Zusammenhänge müssen zielgruppengerecht und (ggfs. kultursensibel) nachvollziehbar kommuniziert werden, um verstanden und akzeptiert zu werden.

(2) **„Blickpunkt Mensch“:** Die Menschen Mensch stehen im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin. Mit besonderem Blick auf die demografische Entwicklung (Stichwort „Alterung der Gesellschaft“) und die zunehmenden Anteile des fußläufigen und Radverkehrs an den täglichen Wegen im Berliner Stadtgebiet geht es darum, allen Menschen und allen Verkehrsarten eine gleichwertig sichere und hindernisarme Fortbewegung im Stadtverkehr zu ermöglichen. Sichere Mobilität der Menschen über die gesamte Lebensspanne erfordert zunehmend ein Verkehrssystem, das die Abläufe im Verkehr vereinfacht und die Folgen von Fehlverhalten bei der Verkehrsteilnahme soweit möglich abmindert. Dies hat Auswirkungen auf die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, die betriebliche Steuerung und Organisation des Verkehrs sowie die Gestaltung des Mobilitätsangebotes und -managements.

(3) **Vorrang für Eigenverantwortung:** Eigenmotivation und Eigenverantwortung der am Verkehr Teilnehmenden in Bezug auf regelkonformes und gegenseitig Rücksicht nehmendes Verhalten wird Vorrang gegenüber Restriktionen gegeben. Um dies zu unterstützen, werden wirksame, öffentlich wahrnehmbare und damit Präsenz vermittelnde Kontrollen gleichwohl für notwendig erachtet.

(4) **Vielfältigen Nutzen herausstellen:** Verkehrssicheres Verhalten hat einen hohen persönlichen, sozialen und institutionellen Nutzen, der sich für die einzelnen Menschen wie für die Gemeinschaft gleichermaßen auszahlt; dies gilt auch für öffentliche wie privatwirtschaftliche Arbeitgeber_innen. Persönlicher, sozialer und institutioneller Nutzen verkehrssicheren Verhaltens sollen daher in der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin besonders herausgestellt werden. Betont werden soll dabei auch der besondere Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und Gesundheit.

(5) **Synergieeffekte nutzen:** Verkehrliche Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, haben meist auch einen hohen Nutzen im Hinblick auf Lärmminderung, Klimaschutz und Verbesserung der Luftqualität. Solche Synergieeffekte sollen gezielt genutzt werden. Den Verkehrsarten des Umweltverbundes kommt hier eine vorrangige Bedeutung zu.

(6) **Verursacherprinzip einlösen:** Ökonomisches Ziel ist die stärkere Ko-Finanzierung einer notwendigen, verbesserten Verkehrssicherheitsarbeit nach dem Verursacherprinzip. Dies erfordert letztlich auch eine zumindest partielle Zweckbindung der aus der Verkehrsüberwachung erlösten Mittel für Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms.

(7) **Mitverantwortung der Organisationen oder Einrichtungen in freier Trägerschaft stärken:** Die stärkere Verantwortungsübernahme der Genannten ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und gilt auch für die Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu sind eine langfristige Sicherung und eine weitere Verbesserung von deren Arbeitsfähigkeit und entsprechender Kooperationsbedingungen erforderlich.

(8) **Netzwerk weiter ausbauen:** Ziel ist ein gut funktionierendes Netzwerk mit verbindlichen Strukturen der Information, Koordination und Kooperation und klar definierter Aufgabenteilung. Dabei ist auch eine regionale Zusammenarbeit im Metropolenraum notwendig, insbesondere durch eine enge Kooperation mit dem Land Brandenburg.

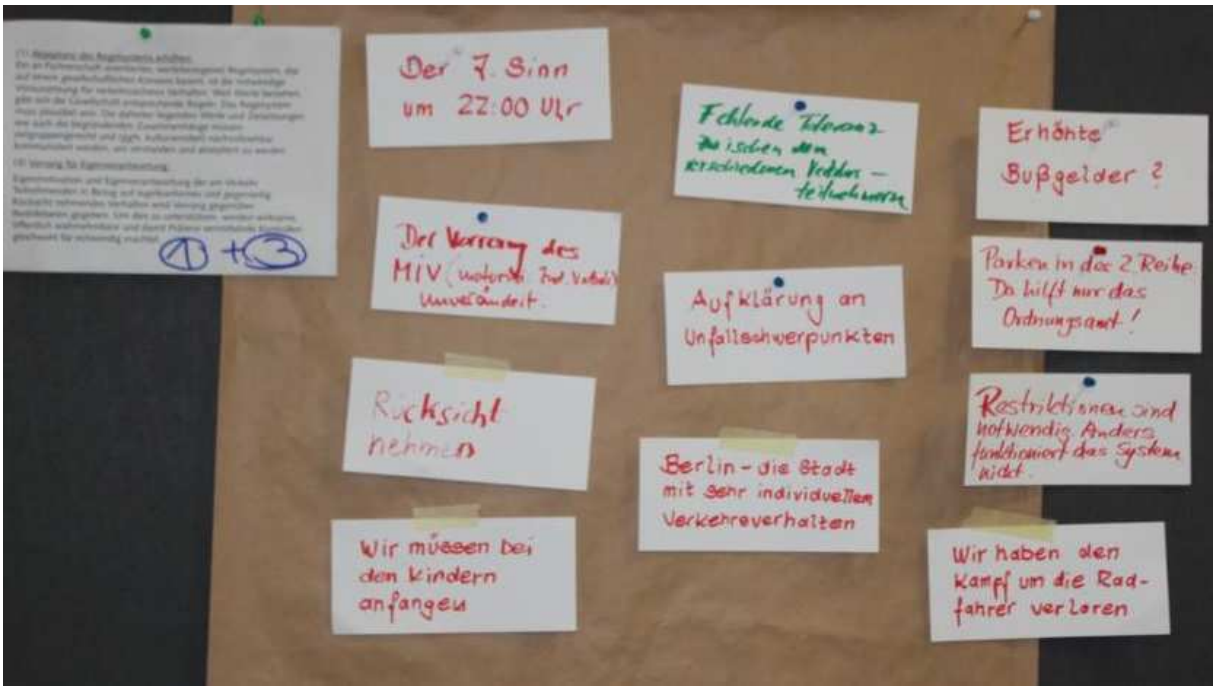
(9) **Bezirke stärker einbinden:** Innerhalb des städtischen Netzwerks ist die besondere Rolle der Bezirke verstärkt zu nutzen, die diese insbesondere als untere Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger, durch ihre Aufgaben im Rahmen der regionalen Schulaufsicht mit Schulberatung und Fortbildung für Lehrer_innen sowie als Träger der Jugendverkehrsschulen inne haben. Teilräumliche Analysen zum Unfallgeschehen sowie die Durchführung von Modellprojekten sollen die unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Bezirken gezielt aufgreifen.

2. Protokoll des Weltcafés

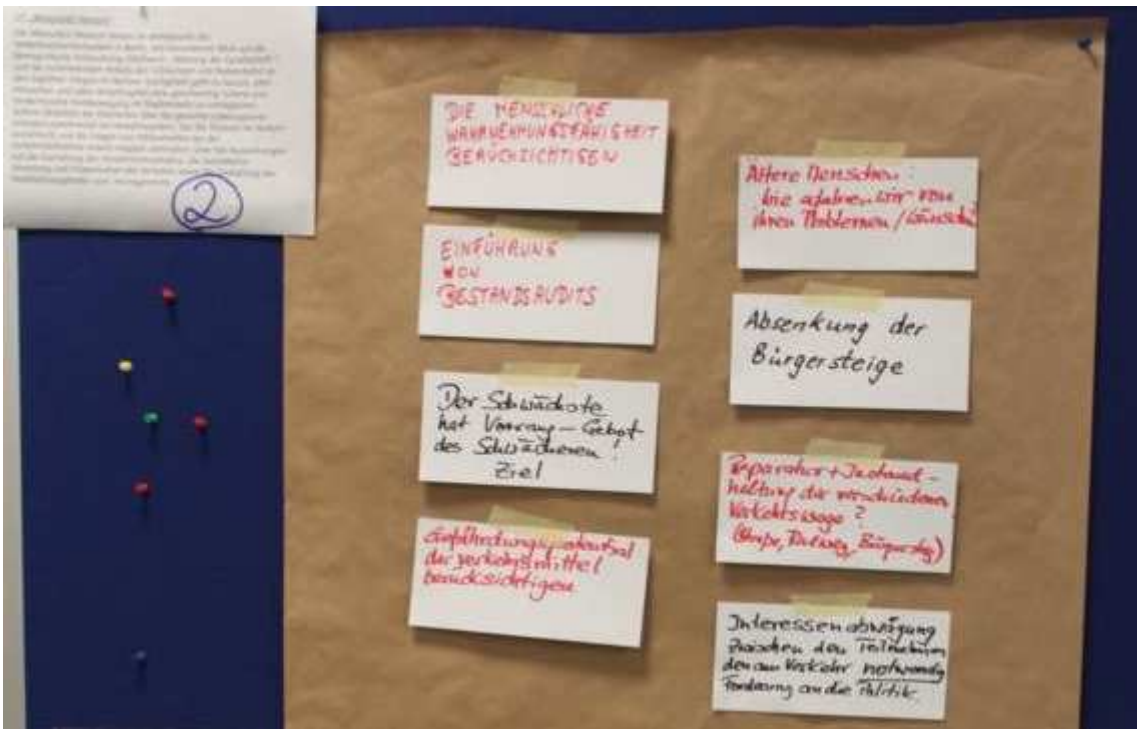
Im Weltcafé wurden die Leitlinien der Verkehrssicherprogramms des Berliner Senats „Berlin sicher mobil 2020“ diskutiert. Pro Tisch, an welchen je vier bis fünf Teilnehmende saßen, wurde sich jeweils mit einer Leitlinie auseinandergesetzt. An insgesamt sechs Tischen wurden die Leitlinien 1 bis 5 und 7 bis 8 diskutiert. Es wurden zweimal zufällig die Tische getauscht, so dass jede/r Teilnehmende mindestens drei Leitlinien behandelt konnte und somit auch immer in einer neuen Gruppe darüber diskutieren konnte. Moderiert wurde das Weltcafé von Elke Schilling von der Seniorenvertretung Mitte, die darauf achtete das die Regeln und Zeiten genau eingehalten wurden und auch für Verständnisfragen zum Ablauf zur Verfügung stand.

Ergebnisse:

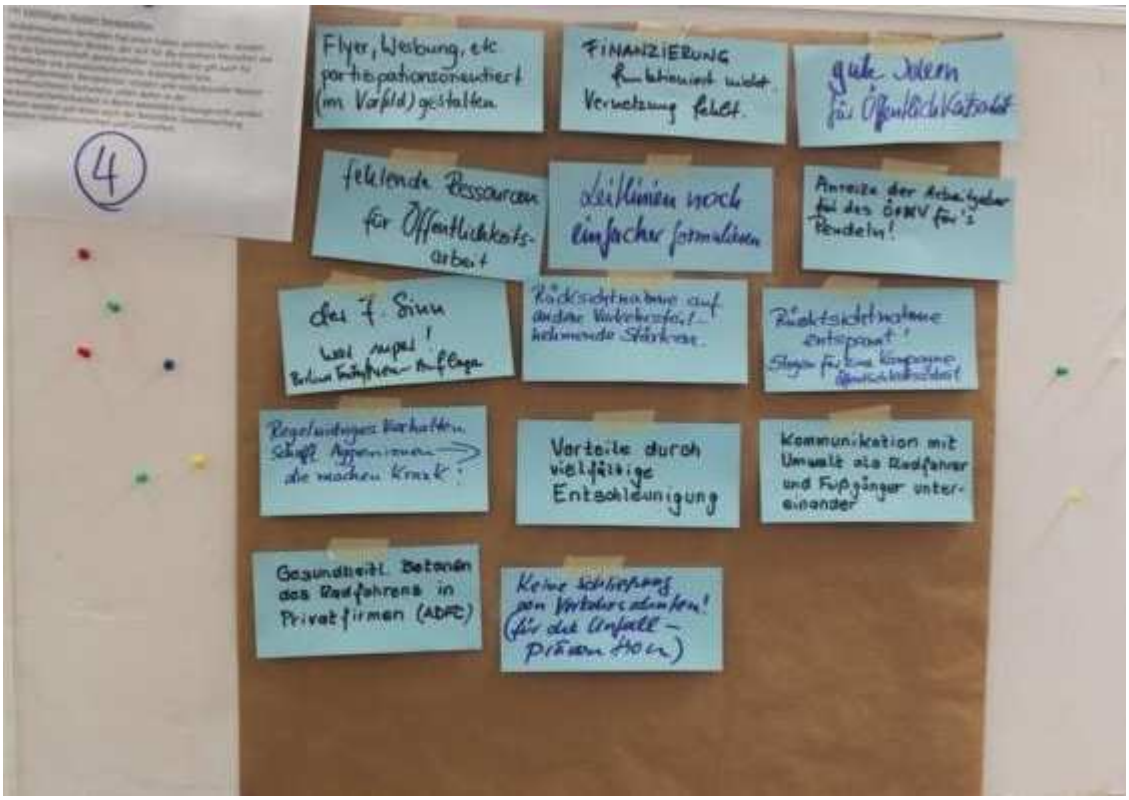
Leitlinie 1 und 3:



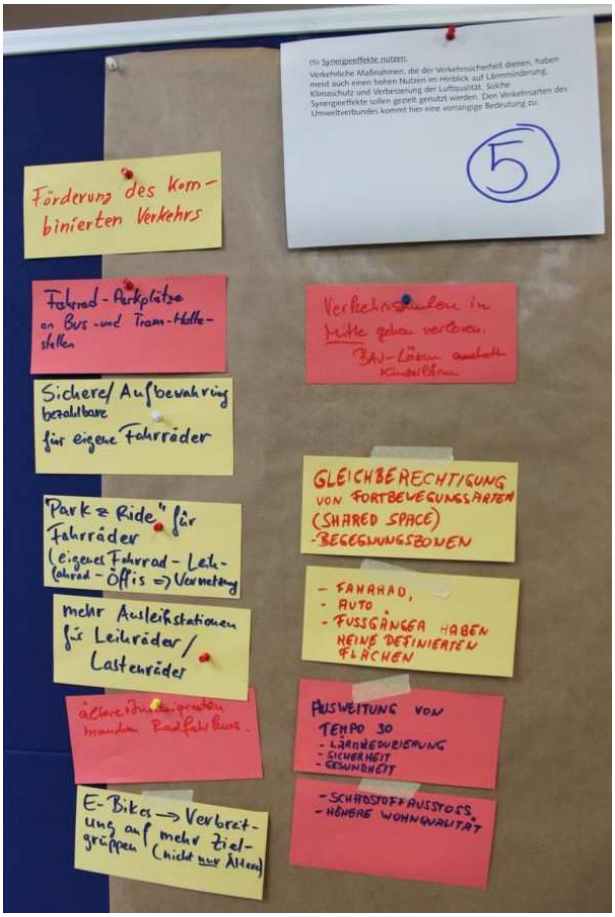
Leitlinie 2:



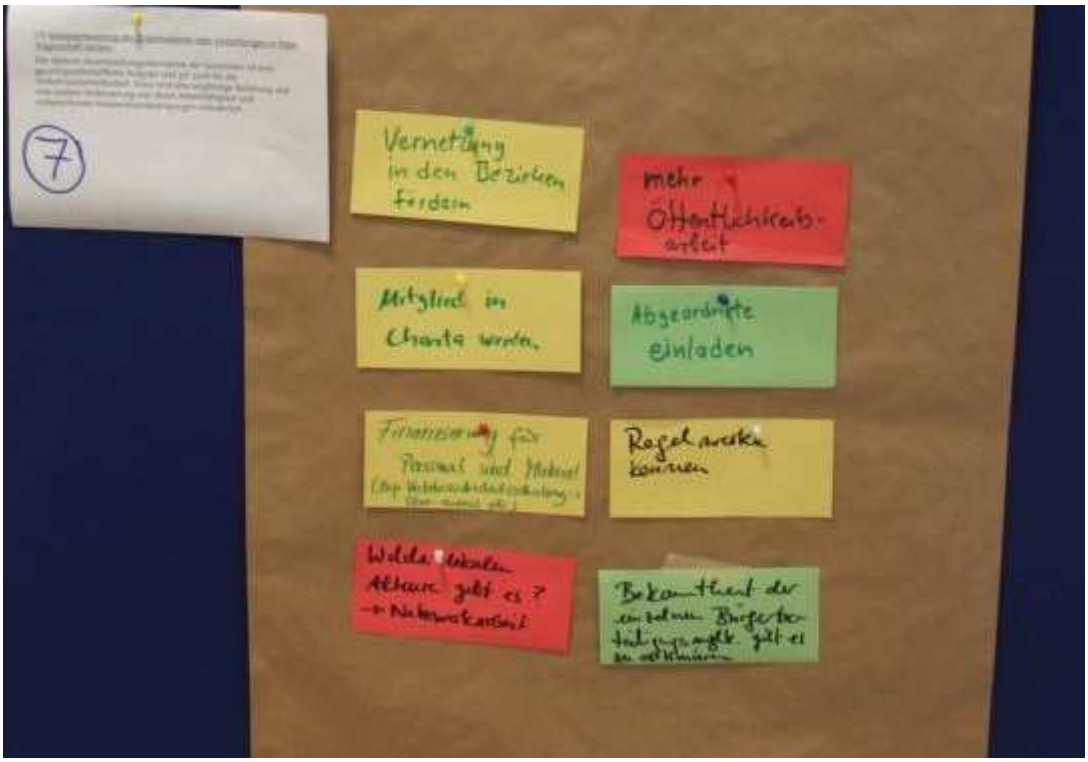
Leitlinie 4:



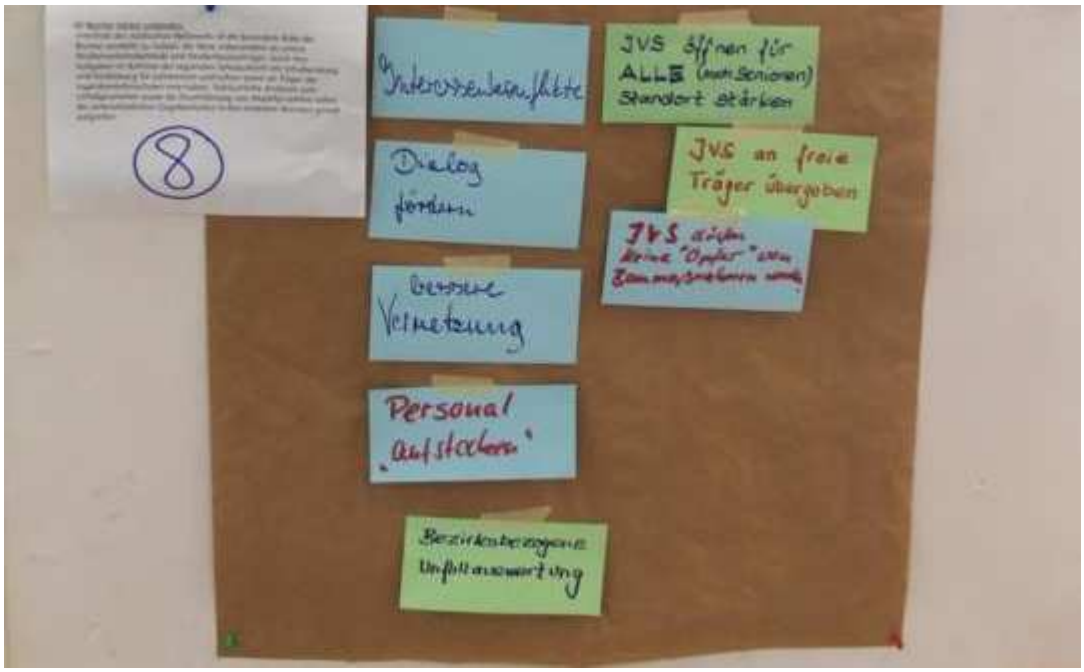
Leitlinie 5:



Leitlinie 7:



Leitlinie 8:



3. Protokolle der Workshop Phase

Workshop 1 – Kiezorientierte Beteiligung

Moderation: Eva Roeder
Protokoll: Eva Roeder
Inputbeiträge: Reimer Dunkel, Kiezspinne FAS
Nikolas Dürr & Philipp Grashorn, FUSS e.V.
Cornelia Wagner, Gesundheit Berlin-Brandenburg

Bei dem Workshop wurde das Thema der kiezorientierten Beteiligung hinsichtlich der sicheren Mobilität von Senior_innen behandelt. Dabei wurden drei verschiedene Projekte vorgestellt und unter folgenden Gesichtspunkten betrachtet:

1. Welche Erfolgsbedingungen bzw. Qualitätsmerkmale lassen sich identifizieren?

2. Welche Hindernisse bzw. Herausforderungen lassen sich identifizieren?

3. Welche Themen und Inhalte stehen im Vordergrund?

4. Welche Schlüsselakteure gibt es?

Zuerst berichtete Reimer Dunkel von der Kiezspinne von den Erfahrungen aus dem Bürgerhaushalt und dem Kiezfonds in Berlin-Lichtenberg. Wichtig sind hier die Versammlungen, wo die Menschen miteinander ins Gespräch kommen. Es wird gemeinsam über die Vorschläge beraten. Dies kostet allerdings auch Zeit und Personal. Gerade die Kiezfonds wird aber gut angenommen, da auch kurzfristige Projekte bis zu 1.000 Euro möglich sind und von einer Bürgerjury ausgewählt werden. Zentrale Akteure sind zum einen das Bezirksamt und zum anderen auch das Stadtteilzentrum, das die Versammlungen organisiert und den Kontakt zur Bevölkerung herstellt. Themen waren bisher zum Beispiel die Bordsteinabsenkungen, Bänke und Verkehrsampeln im Kiez.

Anschließend stellte Fuss e.V. das Projekt „Schüler_innen befragen Senior_innen“ vor. Das Modellvorhaben „Interviews zum Thema Verkehr - Schüler befragen ältere Menschen zu ihrem Verkehrsverhalten und ihrer Verkehrsmittelwahl“ wurde in Berlin vom April bis zum Dezember 2014 entwickelt und erprobt. Bei dieser Befragung handelte es sich um ein bundesweites Modellvorhaben, das von der Verkehrslenkung Berlin, einer Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, unterstützt wurde. Ziel ist es, generationsübergreifende Gespräche zwischen älteren Menschen (Großeltern-Generation) und der Enkel-Generation über ausgesuchte - möglicherweise auch strittige - Fragestellungen zum Verkehrsverhalten und über die Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl anzuregen. Hintergrund ist, dass ältere Menschen oft einen direkteren und unbefangeneren Zugang zu den eigenen Enkelkindern oder vertrauten Kinder finden. Durch die direkte Ansprache kann der Zugang zu Bedürfnissen und Ängsten geschaffen werden. Auch gegenseitiges Verständnis und gegenseitiges Kennenlernen steht hier im Vordergrund. Oft stellte sich heraus, dass

junge und alte Menschen ähnliche Aspekte beschäftigen, wie z.B. die Geschwindigkeitseinschätzung. Kurze Ampelphasen und enge Bordsteine waren weitere Themen, die identifiziert wurden.

Lebhafte Diskussion im Workshop Kiezorientierte Beteiligung

Zuletzt berichtete Cornelia Wagner von Gesundheit Berlin-Brandenburg von dem Pilotprojekt „Stadtteilbegehung in Berlin Tempelhof – Rund um den Volkspark Mariendorf". Das Zentrum für Bewegungsförderung Berlin (ZfB) griff die Methode der Stadtteilteilbegehung mit dem Ziel auf, Bewegung und alltägliche Mobilität im Quartier zu fördern. Um ältere Bewohner_innen schon bei der Routenplanung der Stadtteilbegehung einzubeziehen wurden „Wünscheboxen" eingesetzt. Mittels eines kurzen Fragebogens konnten Ältere bewegungsfreundliche und bewegungsunfreundliche Orte in Mariendorf angeben. Die Wünscheboxen wurden in unterschiedlichen Einrichtungen (Gesundheitsamt, Physiotherapiepraxis, Kirchengemeinde, Seniorenfreizeitstätten) aufgestellt. Eine gute Vernetzung der Seniorenarbeit im Bezirk bewährte sich, um lokale Stadtteileinrichtungen und Multiplikatoren einzubinden. Für die Einbeziehung von Vertreter_innen aus Politik und Verwaltung war die direkte Anbindung der Initiative an das Bezirksamt und eine frühzeitige Terminplanung vorteilhaft. Im Juni 2013 nahmen rund 80 Teilnehmende an der Stadtteilbegehung teil, viele davon mit Rollstuhl. Es bildeten sich begleitete Kleingruppen. Viele identifizierte Aspekte betrafen infrastrukturelle Themen. Die Teilnahme von Vertreter_innen aus Politik und Verwaltung sowie von Engagierten für Barrierefreiheit erwies sich als gewinnbringend. Diese konnten einerseits die Teilnehmenden über Rahmenbedingungen informieren (z.B. bei infrastrukturellen Themen). Andererseits konnten Ältere so direkt vor Ort einen Blick durch „die Brille des älteren Menschen" geben. Bei einem gemütlichen Ausklang mit Kaffee und Kuchen konnten sich die Gruppen über ihre Erlebnisse austauschen. In einer Planungswerkstatt im September 2013 wurden die vielfältigen Anregungen der Stadtteilbegehung sortiert und priorisiert. Anders als z.B. bei Quartiersfonds, waren in der Initiative keine finanziellen Mittel zur gemeinsamen Umsetzung von Aktivitäten vorgesehen. Die Umsetzbarkeit ist dadurch in vielen Fällen auf Unterstützung von Sponsoren und zuständigen Stellen angewiesen. Damit einhergehende formale Prozesse beinhalten jedoch auch Leerläufe im Projektverlauf, welche wiederum die Motivation der

Beteiligten mindern können. Im Idealfall gelingt es Ältere darin zu unterstützen, eine aktive Rolle einzunehmen und nicht in einer reinen Erwartungshaltung gegenüber dem Vorhaben zu verbleiben. Vor allem gilt es auch jene zu Beteiligung zu ermuntern, die weniger erprobt sind. Damit dies gelingt, sind jedoch auch entsprechend Empowerment-Strategien und damit einhergehende Einplanung zeitlicher und fachlicher Ressourcen notwendig. Wichtig ist zudem eine klare Kommunikation der Rolle der Initiator_innen und ihrer Ressourcen von Beginn an.

Workshop 2 – Kiezorientierte Vernetzung

Moderation: Wolfgang Plantholt
Protokoll: Heiko Schröder
Inputbeiträge: Anne Haertel, Mobilitätsrat Lichtenberg
Elke Schilling, Seniorenvertretung Mitte
Bernd Zanke, ADFC Berlin

Eine Vernetzung (der Kommunikationsweg) ist die Voraussetzung, die eine Beteiligung zur Folge haben kann. Berlin ist ein Bundesland, bestehend aus zwölf unterschiedlichen großstädtischen Stadtbezirken, die vernetzt werden müssen.
Frage: Wenn ich mich beteilige, wer beteiligt sich noch? Wie kann man sich untereinander vernetzen?

Beispiele:

1.) Anne Haertel stellt den Mobilitätsrat Lichtenberg und Institution der Vernetzung im Bezirk:

In diesem Bezirk gibt es eine beispielhafte Bandbreite zur Vernetzung der unterschiedlichen Interessen im bürgerlichen Engagement. Neben 5 Stadtteilzentren, die Schnittpunkte zwischen Bezirksamt und Stadtteil darstellen, gibt es innerbezirkliche Kiezbeiräte in denen Sicherheit bzw. Verkehrssicherheit ein großes Thema sind. Ebenso den ADFC und verschiedene BI's zum Thema Tempo 30 im Malchower Weg, Berliner Luft zum Erhalt des S-& Regionalbahnhofs Hohenschönhausen. Eine weitere Initiative, die sich mit neu entstehenden Stadtteilen beschäftigt, um diese etwa besser anzubinden. Sie kümmern sich ebenfalls um Sanierungsgebiete.
In der Politik gibt es den BVV Ausschuss und einzelne Politiker die sich für Mobilität in Lichtenberg einsetzen. Zusätzlich finden sich in Lichtenberg Fahrradläden, Begleitdienste, sowie Kontaktbereichsbeamte der Polizei. Ähnlich den anderen Berliner Bezirken sind die Seniorenvertretung und die Behindertenbeiräte regelmäßige Ansprechpartner. Außerdem gibt es die Möglichkeit unter www.maerker.de Ideen für den Bürgerhaushalt einzubringen. Dies ist bezirksbezogen und leider nicht in allen Stadtteilen möglich. Es ist eine Form der Beteiligung.
Und es gibt (nur in Lichtenberg) den Mobilitätsrat der mit bezirklicher Unterstützung entstanden ist als Sammelstelle für die unterschiedlichen Bedürfnisse der generationsübergreifenden Mobilität. Eine Schnittstelle zur Vernetzung über ganzen Bezirk mit unterschiedlichen Institutionen. Veranstaltung zu den Themen Übergänge/Querungen, Ampeln, Forderungen zur Barrierefreiheit, Diskussionsrunden, Vorträge, Besichtigungen von Baustellen.

2.) Elke Schilling aus der Seniorenvertretung Mitte berichtet aus dem Bezirk Mitte:

Ohne Orte im Kiez, wo man sich treffen kann, auch ohne dafür bezahlen zu müssen und größer als der private Küchentisch, also Stadtteilzentren, Kieztreffs, QMs o.a. ist keine Vernetzung möglich. Im Stadtschloss Moabit, Stadtteilzentrum und JFE besteht ein „runder Tisch Seniorenarbeit". Das gleiche Konzept wurde auf das Sprengelhaus Im Sprengelkiez übertragen und startet gerade im neuen Stadtteilzentrum des Paul-Gerhard-Stiftes, Müllerstraße.
Dem runden Tisch Seminararbeit gehören an:
Institutionen: Senioreneinrichtungen, Kontaktstelle Pflege -Engagement, Pflegestützpunkt Mitte, QM, Kirchengemeinden, Seniorenvertretung, Bürger_innen und -initiativen aus dem interkulturell gemischten Kiez. Themen des Runden Tisches ergeben sich aus den von den Teilnehmenden eingebrachten Fragestellungen. Daraus entstehen gemeinsame Aktionen und Projekte.
Ein Thema ist Mobilität für Senior_innen -> Kiezspaziergänge. Wie können sich alte und mobilitätseingeschränkte Menschen durch den Bezirk bewegen? Begehungen im Praxistest. Im Sommer 2013 nahmen 60 Leute auf 4 Touren teil: Ältere, Behinderte mit und ohne Rollstuhl und Rollatoren. Die Erlebnisse wurden dem Bürgermeister und Vertretern aus der BVV präsentiert. Von 20 Fragen wurden nur 2 behandelt. Aber die Wertschätzung innerhalb der Teilnehmenden war vorhanden. Nach diesem Modell fanden inzwischen weitere Kiezspaziergänge in den beiden Kiezen statt.

3.) Bernd Zanke vom ADFC berichtet über Netzwerke bei den „Fahr-Rat" in den Bezirken:

Berlin ist 12x 250.000 Menschen (12 Großstädte).In Reinickendorf z.B. gibt es ein Seniorenparlament. In öffentlichen Sitzungen in denen der Bürger kein Stimmrecht hat kümmern sich der u.a. ADFC um Radverkehrsthemen –> Verkehrssicherheit. Zwei Bezirke sind noch ohne Fahr-Rat-Vertretung, nämlich in bezirklichen BVV Mitte und Marzahn-Hellersdorf. Übergeordnet im Dialog mit der Stadtregierung (Senat) gibt es den Berliner Radverkehrsrat mit den 10 bezirklichen Fahr Räten. In den BVV-Sitzungen sind Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Verbände, Fraktionen der einzelnen Parteien und andere Interessensvertretungen.
Aufgaben und Ziele sind:

- Radverkehrsprobleme besprechen und somit Strategie umsetzen
- Für Verkehrsausschuss zuarbeiten -> Senkung der Unfallzahlen
- Beschlussvorlage -> BVV -> Abgrenzung oder wieder auf untere Ebene zurück
- Schulungen durchführen bei den alle Bezirke eingeladen sind (Kenntnisse Über Gesetze und Verordnungen spielen dabei große Rolle)
- Stärkung des kombinierten Verkehrs

Vernetzung greift ineinander über (bezirksübergreifende Fahrradrouten) ->Gesamtfahrradnetz Berlin. Die Forderung lautet 17 Mio. anstatt 6 Mio. sollten für Radverkehr vorhanden sein (5€ pro Bürger). Bezirke können unterschiedlich abgreifen. Davon sind 4 Mio. € für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie und 2 Mio. für die Instandhaltung. Im letzten Jahr wurden nicht alle Mittel aufgebraucht. Die Gelder

kommen vom Senat. Ein anderes Beispiel ist der Fahrradetat in Reinickendorf der mit Spenden unterstützt wird. Wichtig: Aktivität älterer Menschen fördern denn es gibt eine gewisse Inhomogenität innerhalb der Gruppe „Senioren" beim Mobilitätsbedarf. Das betrifft nicht nur Senior_innen sondern auch Mütter mit Kinderwagen, Behinderte – wobei die Möglichkeiten der Kommunikation unterschiedlich sind. Ergebnis: Deshalb wird ein(e) hauptamtlich(e) KoordinatorIn für die Vernetzung und ein Ort für die Vernetzung gesucht.

Bernd Zanke berichtet über die Arbeit des Fahr-Rates im Workshop Kiezorientierte Vernetzung

Workshop 3 – Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen

Moderation: Thorsten Haas
Protokoll: Sabine Stanelle
Inputbeiträge: Simone Rosenau, Moghul Rikschas
Sabine Stanelle, Projekt „Klimaverträglich mobil 60+"
Bernd Mentele, Kiezspinne FAS

Simone Rosenau, Moghul Rikschas, berichtet aus ihrer Erfahrung mit Kunden. Spezialräder insbesondere Dreiräder finden vor allem Interesse bei Familien (Kinder- und Einkaufstransport), Senioren, die sich aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr trauen (z.B. Schlaganfall, Kraft) und insbesondere Lastenräder bei Gewerbekunden (Transport von Waren). Für Senioren bedeutet es ein Gewinn an Lebensqualität, Radiuserweiterung, Besserung des Gesundheitszustandes. Sogenannte Duo-Fahrräder werden vor allem von Paaren nachgefragt, wo einer der Partner mobilitätseingeschränkt ist. Diese gibt es auch mit einer großen Palette an Zubehör z.B. Halterung für Stock und Rollator. Dann gibt es auch Trio-Räder. Zwei Personen können zusammen treten, eine Person fährt passiv mit. Dieses Rad bietet sich vor allem für den Einsatz in Einrichtungen

an, um mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit zu bieten, einen Ausflug an der frischen Luft zu unternehmen.
Mittlerweile gibt es Leasingmöglichkeiten, um die höheren Kosten für Anschaffung von Spezialrädern, zu finanzieren. Daran besteht großes Interesse.
Zwei Fragen werden im Zusammenhang mit Dreirädern/Lastenrädern immer wieder gestellt: Wo kann man mit zweispurigen Rädern fahren? Wenn sie eine Breite von 1,50 ???m nicht überschreiten, dürfen sie auf benutzungspflichtigen Radwegen gefahren werden. Dreiräder dürfen allerdings nicht in Fußgängerzonen benutzt werden, auch nicht wenn sie von der Krankenkasse als Hilfsmittel anerkannt wurden und auch nicht, wenn sie der Kinderbeförderung dienen. Wo soll man die Räder abstellen? Auf dem Gehweg ist oft zu wenig Platz, in den Keller oder Hinterhof lassen sie sich nicht so ohne weiteres hinbringen. Defacto gibt es keine Abstellanlagen, erst recht keine die vor Wettereinflüssen und Vandalismus schützen. Es wird vorgeschlagen in ungenutzten Tiefgaragen und Parkhäusern sichere Radabstellanlagen einzurichten.

Workshop 3: Nutzungsmöglichkeiten neuer Fahrradtypen

Sabine Stanelle, Regionalkoordinatorin für das Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ beim VCD Nordost, stellt vor, wie ältere Menschen dabei unterstützt werden, im Alltag und auf Reisen möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein, sei es spritsparend mit dem Auto, sicher und bequem mit der Bus und Bahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Vor allem der Gesundheitsaspekt spielt dabei eine große Rolle. Beim Radfahren setzt das Projekt verstärkt auf innovative Verkehrsmittel wie Elektrofahrräder (Pedelecs) und Sesseldreiräder. Diese können Menschen mit Bewegungseinschränkungen, wie Problemen mit dem Gleichgewicht oder mit der Beweglichkeit/Kraft nach Operationen (Knie, Hüfte) zu mehr Mobilität verhelfen. Bei Projekt-Aktionen, Infoveranstaltungen und Seniorenmessen werden Interessierten Testfahrmöglichkeiten und Exkursionen mit Elektro- und Dreirädern angeboten. Z.B. auch in diesem Sommer eine E-Radtour zum Landschaftspark Herzberge von der Kiezspinne aus.

Im Projekt-Baustein „Versorgt werden“ wurden Workshops mit dem Titel „Klimaverträglich versorgen - Optimierung der betrieblichen Mobilität für Anbieter von mobilen Dienstleistungen für Ältere (Essen, Pflege etc.)“ angeboten. Projektziel ist es, die mobilitätsbedingten CO_2-Emissionen zu reduzieren.

Bernd Mentele, Kiezspinne FAS, ist passionierter Radfahrer und versucht seit Jahren die „Fahrradsache“ zu fördern, indem er Radtouren (Halbtages-, Tages-, Mehrtagesausflüge) für Menschen mit und ohne Behinderungen anbietet. Gerade für bewegungseingeschränkte Menschen sieht er großes Potential für eine eigenständige Mobilität. Der Kiez Frankfurter Allee Süd?? ist wenig fahrradfreundlich von der Infrastruktur.
Viele Menschen leben in Seniorenheimen und können sich nicht mehr selbstständig bewegen. Er hat die Idee, den Bewohnern Einkaufsfahrten/Ausflüge mit einem Velotaxi zu ermöglichen. In Lichtenberg wird das Velotaxi gebaut. Die kleine Variante kostet 3500 Euro. Die Miete inklusive Fahrer beträgt 250 Euro/Tag. Viele Ideen scheitern, da es weder Geld noch Personal gibt.
Die Idee in Kooperation mit dem VCD Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ eine Art Multifunktions-Lastenrad (Lasten- und Personenbeförderung als Kiezrad) selber zu bauen, war nicht umsetzbar, da keine feste Interessensgruppe zu finden war (Förderungsbedingung der Anstiftung & ertomis).

Projektidee: Wohnungsbaugesellschaften (HOWOGE) schaffen Rikscha/Lastenrad an und stellen es den Bewohnern zur Verfügung. Ausgabe/Annahme/Wartung/Einweisung könnte in Stadtteilzentren ansässig sein. Schwierigkeiten werden gesehen bei der kontinuierlichen Umsetzung, da Beschäftigte in Stadtteilzentren zeitlich befristet angestellt werden. Weiter wird ein Problem gesehen bei der üblichen Verleihbedingung, dass der Verleiher bei Diebstahl und Vandalismus haftet. Fr. Rosenau bestätigt das Problem. Möglicherweise könnten hier technische Neuerungen wie GPS-Einbau und Alarmschlösser Abhilfe schaffen.
Bei der anschließenden Diskussion wurden vor allem Sicherheitsaspekte thematisiert. Ausgiebige Probefahrten mit dem Pedelec werden für Ältere als sehr wichtig angesehen. Auch für Dreiräder wäre das Angebot für eine Schulung in einem geschützten Raum sinnvoll und ein Sicherheitstag für Menschen mit Handicap. Die Jugendverkehrsschulen in Berlin stehen teilweise nur für Verkehrssicherheitsangebote von Kindern und Jugendlichen zur Verfügung z.B. Steglitz-Zehlendorf. In anderen Bezirken z.B. Pankow sind auch Schulungen für Erwachsene und Senioren möglich.

Moderationskarten

Zielgruppen

Gewerbe, Familien, Senioren

z.B. Schlaganfall, Teufelskreis keine Bewegung-Bewegung

z.B. mein Mann kann nicht mehr, Tandem Anbau für Stock, Rollator, anpassbar???

§Sonderechte für Menschen mit Behinderungen, Fahrrad als Hilfsmittel

In Bewegung bleiben

Mobil 60+

- Pflegedienste
- Probefahrten

Polizei

- Sicherheitstag für Menschen mit Handicap
- Probefahren ist wichtig
- Jugendverkehrsschulen nutzen
- Vernetzung ist das Wichtigste

Stadtteilzentrum

- Stadtteil-Touren
- Problem: Eingeschränkte Mobilität bei Rollstuhlfahrern > Velotaxi
- Menschen aus den Heimen holen, temporär

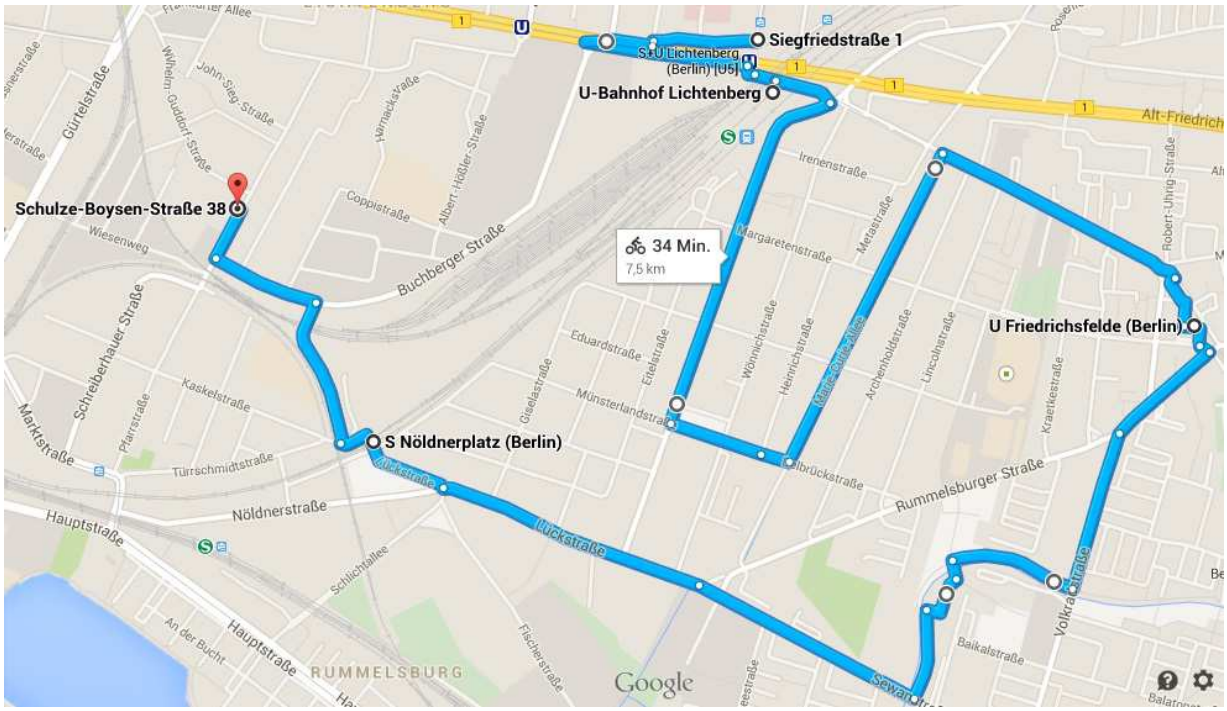
Idee Kiezrad

- Einweisung notwendig
- Haftung, Verleiher haftet nicht
- Wartungsvertrag

„Herausforderungen“

- Diebstahl
- Vandalismus
- Kosten für Anschaffung, Finanzierung
- Parkplatz
- Ehrenamt vs. Unternehmen
- Anleitung für Kostenerstattung > KK

4. Bilder der diesjährigen Exkursion



Die diesjährige Fahrradexkursion führte am 09.10.2014 durch den Bezirk Lichtenberg.

Treffpunkt der Teilnehmende am Nordausgang des Bahnhofs Lichtenberg

Die Teilnehmenden an der Frankfurter Allee

Nicht abgesenkte Bordsteine stellen Probleme für alle Verkehrsteilnehmenden dar.

Zu kurze Ampelschaltung beim Queren der Frankfurter Allee

Neue Fahrradabstellanlagen am Südausgang des Bahnhofs Lichtenberg

Tolle Lösung für Fahrradfahrer_innen an der Kreuzung Lückstraße / Schlichtalle, die Vorrang vor dem MIV und somit Sichtbarkeit gewährleisten.

Anne Hartel und Jutta Feige erklären den Bürgerhaushalt Lichtenberg und Beteiligungsmöglichkeiten, um Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen.

Lichtenberg ist führender Bezirk in der Anwendung von digitalen Anzeigen im Straßenverkehr. Insgesamt 12 solcher Anlagen sind im Bezirk aufgestellt. Positive Effekte wurden in der Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten bereits festgestellt.