"Sicher mobil im Alter"
Fachforum zur Unfallprävention

Dokumentation der Tagung am 06. November 2015 in der Diakonie-Station Neukölln.
VCD Nordost e.V.

Projektzeitraum: 01.04.2015 – 31.12.2015
Ansprechpartner für Rückfragen: Eva Roeder

Résumé

Am 06.11.2015 führte der VCD Nordost e.V. in der Diakonie-Station in Neukölln die ganztägige Fachtagung „Sicher mobil im Alter“ durch, die mit 29 Teilnehmenden gut besucht war. Zwei Vorträge eröffneten das Programm: Zunächst stellte Horst Wolfarth von Alm von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Berliner Fußverkehrsstrategie vor. Anschließend berichtete Bernd Szczepanski, Bezirksstadtrat von Neukölln, über das Thema „Die Stadt gehört den Menschen“.

Nach den zwei Vorträgen wurden im Rahmen eines Weltcafés, unter der Moderation von Eva Roeder vom VCD Nordost e.V., die Herausforderungen des Fußverkehrs diskutiert. Die Teilnehmer waren in Vierergruppen auf insgesamt sieben Tische verteilt. Jede Vierergruppe setzte sich mit einem speziellen Fußverkehrsthema auseinander. Die Thementische wurden einmal nach dem Zufallsprinzip getauscht, so dass jede/r Teilnehmende mindestens zwei Themen behandelt hatte. Nach dem gemeinsamen Mittagessen wurden drei Workshops mit den Schwerpunkten „Bewegungsangebote im öffentlichen Raum“, „Fuß und Fahrrad: Wie geht es besser Miteinander?“, sowie „Gut zu Fuß im Kiezalltag: Infrastrukturelle Maßnahmen“ durchgeführt. Im anschließenden Plenum wurden die Ergebnisse der Workshops vorgestellt und nach einer kurzen Abschlussrunde die Tagung beendet.

Im Vorfeld der Tagung organisierten wir einen Kiezspaziergang zu ausgewählten Verkehrssituationen in Neukölln, um das alltägliche Zusammenspiel zwischen Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV 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 Querungen entschärfen können, sowie der Qualität von Gehwegen. Die Ergebnisse sollten als Grundlage für mögliche Diskussionsansätze und Lösungsstrategien genutzt werden.

Im Jahr 2016 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 planen wir, den Fokus auf den ÖPNV zu legen, unter anderem im Zusammenhang mit Verkehrsknotenpunkten und Übergängen zu anderen Verkehrsmitteln. Für die Umsetzung dieses Konzeptes wird es wichtig sein, die vielen Ideen aus den Workshops einfließen zu lassen. Für die Prävention von Verkehrsunfällen können die Ergebnisse der Tagung durchaus eine große Rolle spielen. Zudem soll auch wieder ein Spaziergang 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 2015" 1
1. Anlass der Tagung 1
2. Tagungskonzept 2
3. Programm der Tagung 3
4. Tagungsablauf 4
5. Auswertung der schriftlichen Evaluationsbögen 6
Anhang 7
1. Protokoll des Weltcafés 7
2. Protokolle der Workshop Phase 10
Workshop 1 – Bewegungsangebote im öffentlichen Raum 10
Workshop 2 – Fuß und Fahrrad: Wie geht es besser Miteinander? 12
Workshop 3 – Gut zu Fuß im Kiezalltag: Infrastrukturelle Maßnahmen 16
3. Teilnehmendenliste 19
4. Bilder der diesjährigen Exkursion 20

Dokumentation der Tagung "Sicher mobil im Alter 2015"

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 seit 2011 jährlich eine Tagung zum Thema Seniorenmobilität, zuletzt am 16.10.2014 in der Kiezspinne F.A.S. im Bezirk Lichtenberg, die mit 39 Personen gut besucht war. Die Auswertung ergab, dass dieser Tag eine gute Möglichkeit für Vernetzung und Austausch darstellt und entsprechend weitergeführt werden sollte.

Diesem Wunsch wollten wir mit der Tagung 2015 nachkommen. Dieses Jahr wurde das Thema Fußverkehr als zentrales Thema behandelt, aber natürlich auch wieder die Vernetzung der Akteure, um den Austausch neuer Impulse fördern. Außerdem wollten wir Bewegungsangebote im öffentlichen Raum aufzeigen, den Konflikt zwischen Fuß und Fahrradverkehr behandeln und infrastrukturelle Maßnahmen zur Bewegung im öffentlichen Raum thematisieren. Eine weitere Zielsetzung der Fachtagung war es in einem Weltcafé verschiedene „Herausforderungen im Fußverkehr“ zu diskutieren, nachdem im letzten der Fokus eher auf dem Fahrradverkehr lag.

Zusätzlich führten wir als Vorbereitung für die Tagung einen Kiezspaziergang in Neukölln zusammen mit Akteuren aus dem Bezirk durch, um das alltägliche Zusammenspiel zwischen Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV 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 umgesetzt wurden, um gefährliche Querungen zu entschärfen und um die Gehwegqualität zu verbessern. Die Ergebnisse sollten als Grundlage für mögliche Diskussionsansätze und Lösungsstrategien genutzt werden. Ein kurzer Exkursionsbericht befindet sich im Anhang.

Dieses Jahr haben 38 Personen teilgenommen, davon 18 Männer und 20 Frauen.

2. Tagungskonzept

Die Tagung war gegliedert in einleitende Vorträge der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Verkehr und des Bezirksstadtrates von Neukölln, einem Weltcafé, einer Workshop-Phase und einer abschließenden Plenumsdiskussion. Im Weltcafé wurden Herausforderungen im Fußverkehr diskutiert. In der Workshop-Phase gab es drei Themen. Es wurden folgende Themen behandelt beziehungsweise folgende Fragen bearbeitet:

1. Wo gibt es Bewegungsangebote im öffentlichen Raum und wie sehen diese aus?
2. Wie gelingt ein besseres Miteinander zwischen dem Fuß- und Fahrradverkehr?
3. Wie kann man durch infrastrukturelle Maßnahmen im Kiez besser unterwegs sein?

Horst Wolfarth von Alm stellt die Berliner Fußverkehrsstrategie vor.

Bernd Szczepanski bei seinem Vortrag „Die Stadt gehört den Menschen".

3. Programm der Tagung

Programm Fachforum am 16.10.2014

09:00 – 09:30	Einlass und Kaffee
09:30 – 10:00	Begrüßung (Marion Laube, VCD Nordost) Rückblick und Vorstellung des Programms (Eva Roeder und Wolfgang Plantholt, VCD Nordost)
10:00 – 10:30	Die Berliner Fußverkehrsstrategie (Horst Wolfarth von Alm, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt)
10:30 – 11:00	Die Stadt gehört den Menschen (Bernd Szczepanski, Bezirksstadtrat Neukölln)
11:00 – 11:15	Pause
11:15 – 12:30	Weltcafé: Herausforderungen im Fußverkehr
12:30 – 13:15	Mittagessen
13:15 – 13:45	Zu Fuss im Kiez – Aktivrundgang
13:45 – 15:00	Workshops in Gruppen: 1) Bewegungsangebote im öffentlichen Raum (mit Klaus Hinz, Mobiles-Team Landessportbund Berlin und Rebecca Kassen, Gesundheit Berlin Brandenburg) 2) Fuß und Fahrrad: Wie geht es besser Miteinander? (mit Christa Emde, ADFC Berlin-Neukölln und Kerstin Pfetsch, Fuss e.V.) 3) Gut zu Fuß im Kiezalltag: Infrastrukturelle Maßnahmen (mit Anna Fehmel, VCD Nordost e.V. und Alexander Koch, Rollers e.V.)
15:00 – 15:30	Zusammenführung der Workshop-Ergebnisse und Diskussion im moderierten Plenum
15:30 – 16:00	Abschlussworte und Ausblick
16:00	Ende der Veranstaltung

4. Tagungsablauf

Nach der Begrüßung durch Frau Marion Laube, Vorstandsvorsitzende des Landesverbandes Nordost des VCD, wurde ein Rückblick auf die letzten Tagungen geworfen und das aktuelle Programm vorgestellt. Anschließend stellte Horst Wolfarth von Alm die Berliner Fußverkehrsstrategie vor. Im Anschluss an diese Präsentation referierte Bernd Szczepanski über das Thema "Die Stadt gehört den Menschen".

Nach einer kurzen Pause ging es direkt in ein Weltcafé. Dazu fanden sich an sieben Tischen je vier Personen zusammen die in zwanzig Minuten je über ein Thema zum Fußverkehr diskutierten. Es gab insgesamt zwei Runden, so dass die Teilnehmenden über je zwei Themen diskutieren konnten. In der Mittagspause und in der kurzen Kaffeepause bestand die Möglichkeit neue Fahrradtypen von Moghul Rikschas außerhalb der Diakonie- Station anzuschauen und zu testen.

Lebhafte Diskussionen im Weltcafé zum Thema „Herausforderungen im Fußverkehr"

Nach der Mittagspause wurde ein kurzer Spaziergang unter dem Titel „Zu Fuss im Kiez – Aktivrundgang" durch das alte Rixdorf durchgeführt. In zwei Gruppen wurden den Teilnehmenden unter der freundlichen, orts- und sachkundigen Leitung von Ursula Bach und Christa Emde Historisches und Verkehrsspezifisches rund um die diesjährige Tagungsstätte aufgezeigt.

Ursula Bach referiert beim Aktivrundgang durch das Böhmische Dorf in Rixdorf

Nach der Mittagspause wurden die Themen der einstündigen Workshop-Phase vorgestellt. Es gab drei Gruppen mit den Themen „Bewegungsangebote im öffentlichen Raum“, „Fuß und Fahrrad: Wie geht es besser Miteinander?“ und „Gut zu Fuß im Kiezalltag: Infrastrukturelle Maßnahmen“. In der abschließenden Runde wurden alle Ergebnisse der Workshops vorgestellt und diskutiert. Die vielen Beiträge aus den verschiedenen Workshop-Runden befinden sich im Anhang.

Christa Emde führt Gruppe 2 durch das historische Rixdorf

5. Auswertung der schriftlichen Evaluationsbögen

Der Evaluationsbogen wurde von 13 Personen im direkten Anschluss an die Tagung ausgefüllt. Wie die Auswertung des Fragebogens zeigt, ist die Mehrheit (57 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 aber Kritik hinsichtlich der Baustelle am Nachbarshaus, der Lautstärke im Weltcafé und der nicht leicht zu findenden Tagungsstätte. Auch wurde erwähnt, dass während den Pausen ein bisschen Frischluft sicherlich gut getan hätte. 12 von 13 Personen waren mit dem zeitlichen Rahmen zufrieden; jedoch wurde angemerkt, dass noch mehr Zeit für die Weltcafé-Runden, für die Vorstellung anderer Projekte durch die Teilnehmenden und wie immer etwas mehr Zeit zum Diskutieren miteinander wünschenswert gewesen wäre. Ein klein wenig anders verhielt es sich mit der Zeit für Fragen und Diskussionen, die von drei Personen als nicht ausreichend und von zwei weiteren nur als bedingt ausreichend beurteilt wurde. Diese ergänzten dabei, dass nicht genug Zeit für Fragen und Antworten in den Workshops vorhanden war und dass dies „grenzwertig ist, aber für die meisten Teilnehmenden wohl noch in Ordnung."

Die Organisation und Durchführung der Veranstaltung wurde durchweg sehr positiv bewertet, genauso wie die methodische Umsetzung. Die inhaltlichen Erwartungen wurden zum großen Teil erfüllt und der Wissenstand konnte für 93 Prozent der Personen erweitert werden (eine Person war sich hier nicht ganz sicher). 12 Personen hatten durch die Veranstaltung einen persönlichen Zugewinn für ihr berufliches oder ehrenamtliches Engagement - zum einen durch neue Informationen (z.B. Möglichkeiten und Anregungen für Aktivitäten, Hinweise zu anderen Veranstaltungen durch andere Teilnehmende), zum anderen durch neue und interessante Kontakte zu verschiedenen Akteur_innen, Ansprechpartner_innen im Tätigkeitsbereich, potentielle Kooperationspartner, Ideen, Motivitation für die alltägliche Arbeit, Anregungen und andere Sichtweisen, sowie neue Erkenntnisse zum Fußverkehr.

Die Gesamtmoderation wurde durchgehend als positiv bis sehr positiv bewertet. Die Workshop-Moderation wurde einmal negativ, ansonsten aber sehr positiv bewertet. Insgesamt wurde die Veranstaltung auf einer Skala von eins bis sechs im Durchschnitt mit "gut" bewertet (Achtmal „gut", viermal „sehr gut", einmal „keine Angabe"). Bei den zusätzlichen Bemerkungen wurde dazu angeregt die einzelnen Gruppen der Senior_innen noch differenzierter zu betrachten und auf die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen noch genauer einzugehen, bzw. die Behindertenverbände anzusprechen. Des Weiteren wurde angeregt nur einen Gast pro Workshop einzuladen, umso noch mehr Zeit für Diskussionen zu haben. Es sollte außerdem wie im Weltcafé noch mehr Zeit für Kleingruppengespräche geben, die aber inhaltsoffener sein sollen. Ein großes Lob gab es von fast allen Teilnehmenden für den Kiezrundgang.

Als mögliche Themen die im nächsten Jahr genauer betrachtet werden sollen, wurden folgende genannt: Verkehrspsychologie, ÖPNV, StVO, Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln und Partizipation bzw. Einbindung der Zielgruppe. Es wurde außerdem dazu angeregt interkulturelles Denken mit in die Planung einfließen zu lassen, sowie zur Tagung noch planungsrelevanter einzuladen (Architekt_innen, Verkehrsplaner_innen, Landschaftsplaner_innen als Referent_innen).

Anhang

1. Protokoll des Weltcafés

Im Weltcafé wurden verschiedene Fragestellungen zum Thema „Herausforderungen im Fußverkehr" diskutiert. An jedem der sieben Thementische setzte sich eine Kleingruppe aus vier Teilnehmenden jeweils mit einem Thema auseinander. Nach 20 Minuten tauschten die Teilnehmenden die Tische einmal nach dem Zufallsprinzip. Dabei blieb je eine Person pro Tisch als Sprecher_in zurück, um in der zweiten Runde die Teilnehmenden am Tisch über das Erarbeitete zu informieren und die zweite Fragestellung schließlich zu diskutieren. So konnten fast alle Teilnehmenden zwei Themen in unterschiedlicher Gruppenzusammensetzung diskutieren. Im Anschluss wurden die Ergebnisse jedes Tisches von dem/der jeweiligen Sprecher_in dem gesamten Plenum präsentiert.

Eva Roeder erklärt die Regeln des Weltcafés

<u>Fragen zu jedem Thema:</u>
a) Welche Bedeutung hat dieser Aspekt für die Verkehrssicherheit älterer Menschen? Welche Potenziale und Herausforderungen sind damit verbunden?
b) Welcher Handlungsbedarf besteht und wie könnte die Umsetzung aussehen (bzw. unterstützt werden)?

<u>Ergebnisse:</u>

1) **Querungen**
(Fußverkehrsfreundliche Ampeln / Bordabsenkungen/ Mittelinseln / Gehwegvorstreckungen…)

Frage a)

- Aspekt für alle schwächeren Verkehrsteilnehmenden positiv
- Bordabsenkungen wichtig für Barrierefreiheit

- Gehwegvorstreckungen positiv (bessere Einsicht, keine Behinderung durch parkende Autos, kurze Wegstrecke, Verlangsamung des Verkehrs)
- Gehwegvorstreckung (aufgemalt, gepflastert)
- Mittelinseln positiv (man muss sich nur in eine Richtung orientieren, aber reichen manchmal nicht aus oder sind überfüllt)
- Zebrastreifen = Falschverstandene Sicherheit; schwierig für seheingeschränkte Menschen

Frage b)

- Sicherheitsaudits
- Finanzierung
- Erzeugung eines entsprechenden politischen Willens (Wille ist eigentlich da)

2) Gehwegqualität

(Schwachstellenanalysen, "Fußverkehrs-Audits"...)

- Zugeparkte Gehwege
- Gehwegabsenkungen, Poller stehen im Weg
- Zu viel Platz für Sondernutzung (Tische von Gastronomie)
- Aufenthaltsqualität / Gehwegbreite
- Schlaglochprogramm gilt auch auf Gehweg
- Wurzeln verursachen Schäden -> Auswahl der Bäume beachten
- Beleuchtung auf Gehwegen verbessern
- Bauarbeiten -> Fußgänger_innen müssen geleitet werden
- Belag / Unebenheiten

3) Übersichtlichkeit und Orientierungshilfen, soziale Sicherheit, Erholungs-/ pausenmöglichkeiten

(Sauberkeit, Beleuchtung, Toiletten, Bänke...)

- Straßenquerungen fehlende Einsicht (zugeparkt)
- Aktivplätze für alle Generationen schaffen
- Sauberkeit -> weniger Normbindung
- Geschlossene WC's öffnen (S-Bahn etc.)
- Orientierungs- und Regulierungsmaßnahmen als Hindernisse
- Viele Menschen = Soziale Kontrolle (größeres Sicherheitsgefühl) oder eingeschränkte Verkehrssicherheit
- Angst-Prävention (z.B. Eis- und Schneemobilitätstraining)
- „Ruheräume" Bänke usw.

4) Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln

(Fahrrad, Auto...)

Frage a)

- Dem Konflikt wird eine große Bedeutung beigemessen (altersunabhängig)
- Die Herausforderung besteht in der Planung und Gestaltung der Verkehrsräume

Frage b)

- Der Handlungsbedarf besteht in Vermittlung und Einhaltung von Rücksicht und Vorsicht

5) Barrierefreiheit / -armut, Infrastruktur

(...auch im Bezug auf ÖPNV?)

- Bauen für alle
- Alle Zielgruppen berücksichtigen
- Planungsfehler vermeiden
- Straßenbau (Gehwege / Fahrbahn)
- Winter (Granulat auf den Gehwegen)

6) Gesundheit und Bewegung im öffentlichen Raum

(Aktiv- und Gemeinschaftsplätze, Parkanlagen...)

- Stadtplanung muss von Grund auf alle Fußgänger_innen in allen Altersgruppen miteinbeziehen
- Qualität und Sicherheit von Gemeinschaft gewährleisten
- Instandhaltung / Pflege -> Sportvereine gewinnen für Angebote und Verträge mit Herstellern
- Barrierefreiheit nötig -> nutzbar für jeden -> Mobilität gewährleisten
- 30 gut nutzbare Aktivplätze in Berlin (www.lsb.de)
- Motivation und Anreize für Bewegung von 0 bis 100 Jahre
- Bürgerinitiative als Chance Plätze umzugestalten
- Aus- und Fortbildung von Betreuungspersonal und Ehrenamt zur bewegungsfördernden Anleitung
- Öffentliche gepflegte Toiletten
- Beachtung unterschiedlicher Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen (Ältere, Kinder, etc.)
- Fahrradverkehr im Park, Grünanlagen -> Regelung

7) Öffentlichkeitsarbeit / Mobilitätsbildung

Frage a)

- Mobilitätstrainings Bus und Bahn (Ängste abbauen, Für Alltag fit machen)
- Öffentlichkeit direkt ansprechen, partizipativ / praktisch
- Seniorenvertreter_innen und/oder Behindertenvertreter_innen als Verteiler nutzen
- Wahlen nutzen, um Forderungen einzubringen

Frage b)

- Ältere Migrant_innen erreichen
- Finanzierung von Angeboten der Mobilitätsbildung
- Nutzung einfacher Bezeichnungen für Fachbegriffe (wie Gehwegvorstreckung, Räumphase, etc.)

2. Protokolle der Workshop Phase

Workshop 1 – Bewegungsangebote im öffentlichen Raum

Moderation: Eva Roeder
Inputbeiträge: Rebecca Kassen, Gesundheit Berlin Brandenburg
Klaus Hinz, Mobiles Team Landessportbund Berlin

Der Workshop befasste sich mit Bewegungsangeboten im öffentlichen Raum, um die Verbindung zu Themen wie Sturzprävention, Gesundheit und soziale Faktoren herzustellen. Dazu gaben zwei Referent_innen je einen Input zu ihrer Arbeit.

Rebecca Kassen von Zentrum für Bewegungsförderung (Gesundheit Berlin-Brandenburg) stellte die verschiedenen Spaziergangs-Formate vor, bei denen die gemeinsame Bewegung im Vordergrund steht. Es gibt sowohl punktuelle Spaziergangsgruppen mit einem konkreten Ziel (z.B. Bedarfsermittlung, Identifizierung von Barrieren oder Hindernissen) als auch Besuche einer sozialen Einrichtung (Kennenlernen von Einrichtungen und Angeboten im Stadtteil). Daneben gibt es Stadtteilführungen für Menschen mit/ohne Einschränkungen (z.B. von SPI angeboten), wo beispielsweise die Geschichte im Vordergrund steht. In Berlin-Lichtenberg gibt es auch Spaziergangspaten. Die erste Spaziergangsgruppe bildete sich im Jahr 2010 in Neukölln. Bei diesem niederschwelligen Angebot (es kostet nichts, keine Voraussetzungen erforderlich) steht das gemeinsame Gehen im Vordergrund, was die soziale Teilhabe, Bewegung und damit auch die Verkehrssicherheit fördert.

Das Zentrum für Bewegungsförderung bietet Unterstützung bei der Bildung von Spaziergangsgruppen an und verweist dazu auch auf die Internetseite: www.berlin.gesundheitfoerdern.de

Anschließend berichtete Klaus Hinz vom Mobilen Team des Landessportbundes Berlin von den Aktivplätzen in Berlin. Diese niederschwelligen Bewegungsangebote im öffentlichen Raum stellen eine gute Möglichkeit für die Sturzprävention durch das Training von Balance und Motorik dar. Der Referent führte mit der Workshop-Gruppe auch einige praktische Balance- und Motorik-Übungen durch. Anschließend stellte er die unterschiedlichen Formen von Anlagen (Bewegungsparcours, Fitnessparcours, Koordinationsparcours, Motorikpark, Streeworkout-Platz) vor und präsentierte einige Anlagen in Berlin (u.a. Gropiusmeile, Blaschkoallee/Buschkrugalllee). Es gebe ca. 30 Anlagen in der Stadt, von denen aber nur 5-6 aktiv genutzt werden würden. Zuletzt wies er noch auf Sturzfallen im öffentlichen Raum hin. In der Diskussion wurden Probleme wie Vandalismus und Wartungskosten angemerkt. Zudem kam die Frage auf, wie die Nutzung verstärkt werden könnte.

Eva Roeder leitet den Workshop „Bewegungsangebote im öffentlichen Raum“

Gut besetzter Workshop „Fuß und Fahrrad – Wie geht es besser Miteinander“ mit Angelika Uricher

Workshop 2 – Fuß und Fahrrad: Wie geht es besser Miteinander?

Moderation: Angelika Uricher
Inputbeiträge: Christa Emde, ADFC Berlin
Kerstin Pfetsch, Fuss e.V.

Material :

- Fragebogen mit 10 Fragen zum Thema Fußverkehr, Fahrradverkehr. Er enthält wichtige Gebote, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu Fuß und mit dem Fahrrad in Konflikten zwischen den beiden Fortbewegungsarten regeln (siehe Anlage)
- ADFC Broschüre: Ist Radfahren sicher in Berlin und Brandenburg
- Artikel Rad und Recht: Alles geregelt? Radfahrer und Fußgänger (Roland Huhn Radwelt 5/2015)
- Fuß e.V. 2 Broschüren „Sind Sie sicher? Tipps fürs Unterwegssein in der Stadt" und „Von Ampel bis Zebrastreifen, Kleines bebildertes Lexikon durch die Begriffe im Straßenverkehr für „Jung" und „Alt"

Der Fragebogen diente als Einstieg in das Thema. Nach dessen Austeilen bekamen die Teilnehmenden zunächst 10 min Zeit, sich die Fragen in Ruhe anzuschauen. Danach wurden die Antwortmöglichkeiten und Hintergründe in der Gruppe diskutiert.

Diskutierte Themen:

- Wie viel Schritte, welche Strecke sollte der Mensch täglich gehen (das wird deutlich unterschätzt). Von der Evolution her ist der Mensch auf 30.000 Schritte/Tag ausgelegt. Krankenkassen empfehlen mindestens 10.000 Schritte/Tag was ungefähr 1Std. Spazierengehen entspricht. Das zeigt, welche enorme Bedeutung das zu Fuß gehen nicht nur für die Mobilität, sondern auch für die Gesundheit hat (das haben wir an diesem Tag mit unserem Aktivrundgang unterstützt.!!!

- Zu Fuß gehen ist für über 60 jährige in Berlin die wichtigste Fortbewegungsart. Das wird bei der Planung und Infrastruktur aber noch nicht genügend berücksichtig. Hier kann und muss noch einiges getan werden (Vgl. Auch WS 3)

- Es zeigte sich, dass z.T. auch wichtige Regeln auch bei den TN wenig bekannt sind; so z.B. dass Fußgänger gegenüber einbiegenden Fahrzeugen an einem Knoten Vorrang haben. Die meisten glauben, die Fahrzeuge hätten Vorrang und lassen sie durchfahren (verhalten sich defensiv was im Zweifelsfall auch sicherer ist).

- Ein ganz wichtiges Thema sind die Ampeln (Lichtsignalanlagen). Die derzeitigen Grünzeiten werden als viel zu kurz bewertet. Es war vielen nicht klar, dass die Zeiten so berechnet sind, dass in Räum- oder Zwischenzeiten in denen der Fußgänger schon wieder das Rotsignal sieht die Fahrbahn auch noch sicher gequert werden kann. Die verkehrstechnischen Fachbegriffe sind nicht sehr bekannt und verwirren.

- Derzeit gibt es in Berlin verschiedene Programme.

- Die Programme passen nicht zusammen
- Alte Programme im „Westteil“ der Stadt sind noch fest programmiert (d.h. sie können nicht verkehrsabhängig geschaltet werden)
- Ein TN wies darauf hin, dass sich an vielen Ampeln mit Schaltern für Sehbehinderte unten an diesem Schalter ein zusätzlicher Knopf befindet. Durch Drücken auf diesen Knopf kann man die Grünzeit für Fußgänger um bis zu 7s verlängern. Diese Möglichkeit sollte publik gemacht werden.

Ergebnisse:

- Diese Vorgehensweise führte zu einer lebhaften Diskussion unter den Teilnehmern, da jeder eigene Erfahrungen zu den Themen einbringen konnte und sich mit den anderen TN darüber strukturiert austauschen konnte.
- Es geht im Straßenverkehr auch bei Fußgängern und Radfahrenden nur miteinander. Das bedeutet, sich auch in die Situation des anderen hinein zu versetzten.
- Mehr Rücksicht ist von allen Beteiligten notwendig.
- Viele z.T. sehr wichtige Regeln und kluge Verhaltensweisen sind nur unzureichend bekannt Das betrifft alle Verkehrsteilnehmenden und Altersgruppen. Es muss mehr für die Mobilitätsbildung breiter Bevölkerungsschichten getan werden.

Christa Emde präsentiert im Plenum die Ergebnisse von Workshop 2

Fragebogen zum Workshop 2:

Thema: Fuß und Fahrrad – Wie geht es besser Miteinander?

1. Was denkst Du wie viele Schritte bzw. Kilometer sollte der Mensch pro Tag gehen?

_____

2. Welches Verkehrsmittel macht im Alltag der über 60-Jährigen das Rennen?

☐ Auto ☐ Fahrrad / ÖPNV ☐ zu Fuß

3. Wenn du an einer Ampel bei Grün losgehst und sie dann auf Rot umschaltet, solltest du dann besser wieder zurückgehen oder weitergehen: - ZURÜCK / WEITER

4. Drehst du dich an einer Ampel vor dem Hinübergehen um, damit du auch die einbiegenden Fahrzeuge rechtzeitig erkennen kannst? – JA / NEIN

5. Du willst zu Fuß eine Straße an einer Kreuzung ohne Ampel und ohne Zebrastreifen queren.

Hast Du gegenüber Fahrzeugen, die auf der zu querenden Straße geradeaus fahren, Vorrang? – JA / NEIN

Hast du als Fußgänger gegenüber Fahrzeugen, die um die Ecke biegen, Vorrang? – JA / NEIN

6. Du fährst mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn. Links von dir hält eine Straßenbahn. Beim Ein- und Ausssteigen müssen die Fahrgäste die Fahrbahn überqueren.
Wie verhalten Sie sich dabei richtig?

☐ Ich mache deutlich auf mich aufmerksam und warne die Fahrgäste bspw. durch Sturmklingeln. Dann kann ich einfach weiterfahren.

☐ Ausnahmsweise darf ich auf dem Gehweg fahren, auch wenn es dort keinen Radweg gibt. So gefährde ich die Fahrgäste nicht.

☐ Ich muss abbremsen und darf nur mit Schrittgeschwindigkeit an den Fahrgästen vorbeifahren. Wenn ich sehe, dass ich Fahrgäste im Vorbeifahren gefährden oder behindern würde, muss ich stehenbleiben und warten.

7. Welchen Sicherheitsabstand sollte ein/e Fahrradfahrende/r einhalten?

Zum rechten Fahrbahnrand...

☐ …. min. 10 cm ☐ …. min. 50 cm ☐ …. min. 1 m

Zu rechts parkenden Autos…

☐ …. min. 50 cm ☐ …. min. 1 m ☐ …. min. 1,5 m

8. Bei einer Kombination dieser Verkehrszeichen…

☐ …. darf ich auf diesem Gehweg mit dem Fahrrad fahren

☐ …. muss ich auf diesem Gehweg mit dem Fahrrad fahren

9. Ein neben dem Gehweg angelegter Radstreifen ist durch ein auf den Belag gemaltes Fahrrad als Radweg gekennzeichnet. Ist dieser Radstreifen benutzungspflichtig?

☐ Nein, ich darf auch auf der Fahrbahn fahren. Denn eine Radwegbenutzungspflicht besteht nur, wenn die Verkehrsschilder Z 237, Z 240 oder Z 241 am Radweg vorhanden sind.

☐ Nein, denn die Radwegebenutzungspflicht gilt generell nur für Kinder bis zu einem Alter von neun Jahren.

☐ Ja. Das Fahrradfahren ist nur auf dem Radweg und nicht auf der Fahrbahn gestattet.

10. Was bedeutet das Verkehsschild Z 240 StVO ?

☐ Es kennzeichnet einen gemeinsamen geh- und Radweg, den Fahrradfahrende benutzen dürfen, wenn sie besondere Rücksicht auf Fußgänger_innen nehmen. Alternativ dürfen die Fahrradfahrenden auch auf der nebenher verlaufenden Fahrbahn fahren.

☐ Das Schild kennzeichnet einen gemeinsamen Geh- und Radweg, den Fahrradfahrende bei mäßiger Geschwindigkeit zu benutzen haben. Das Fahren auf der Fahrbahn ist in diesem Fall verboten.

☐ Das Schild kennzeichnet einen getrennten Geh- und Radweg. Fahrradfahrende müssen hier den Radweg benutzen.

Workshop 3 – Gut zu Fuß im Kiezalltag: Infrastrukturelle Maßnahmen

Moderation: Anna Fehmel
Inputbeiträge: Anna Fehmel, VCD Nordost e.V., Projekt „Klimaverträglich mobil 60+" Kiezspaziergänge
Alexander Koch, Rollers e.V.,

Leitfragen:

Welche Hemmnisse / Barrieren können die eigenständige, sichere Alltagsmobilität älterer Menschen erschweren oder gar verhindern? Wie können wir als Multiplikator_innen erfahren, wo sich im Wohnumfeld bzw. im Wohngebiet solche Hemmnisse / Barrieren befinden, die den Personen den Zugang zum öffentlichen Raum erschweren / verhindern und welche Handlungsmöglichkeiten gibt es?

- Mit Betroffenen in Kontakt treten und Maßnahmen umsetzen

Beispiele für Hemmnisse:

(Sammlung zunächst unabhängig von möglichen infrastrukturellen Lösungen)
→ Unterscheidung zwischen physischen und psychischen/kognitiven Barrieren

Physisch:
- fehlende Gehwegabsenkungen an Haltestellen
- Stufen
- Öffentliche WC's
- fehlende Ruhemöglichkeiten (Bänke, Witterungsschutz)
- fehlende Stützmöglichkeiten (Griffe, Handlauf)
- mangelhafte Wegbeschaffenheit: saisonale Beschaffenheit (Laub, Eis, Splitt)
- zugestellte / zugeräumte Wege, Rampen und Bordsteinabsenkungen z.B. durch Fahrräder, Gastronomie oder Autos
- fehlende Sicht an parkenden Autos auf den fließenden Verkehr
- geringe Gehwegbreite
- Stolperfalle durch Bodenroste, Fugen (z.B. Hängenbleiben des Gehstocks)
- fehlende Ampeln, fehlende oder unsichere Querungsmöglichkeiten
- fehlende Orientierung, schwer verständliche Lagepläne / Karten

Psychisch / kognitiv:
- mangelndes Zutrauen in eigene Fähigkeiten
- fehlende soziale Kontrolle, allein unterwegs
- fehlende Beleuchtung: Angsträume können dadurch entstehen
- Auto als „Schutzraum"
- fehlendes Vertrauen in verkehrsregelkonformes Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden
- fehlende öffentliche WCs
- fehlende Orientierung, schwer verständliche Lagepläne / Karten

- Unsicherheit (z.B. Höhenangst) durch Bodenroste, Fugen_(z.B. an Treppen oder auf Brücken)

Mögliche Maßnahmen:

- Sitzbänke (variierende Sitzhöhen, Bürgerbeteiligung)
- „Ruhezone“ auf Gehwegen (z.B. für Rollatoren zum Sitzen und Aausruhen, dabei niemandem im Weg sein)
- mehr öffentliche WC's
- Absenkungen u.a.
- Kampagnen / Öffentlichkeitsarbeit zum Sensibilisieren
- visuelle Lösungen (z.B. Querungen deutlich machen, Beschilderungen auch auf den Weg selbst als Orientierungshilfe, da viele ältere Menschen sich aus Vorsicht vor Stolperfallen eher nach unten auf den Weg orientieren)
- Leitsysteme klar, nachvollziehbar und möglichst einheitlich (z.B. bei BVG und S-Bahn möglichst einheitliche Piktogramme, in Aufzügen möglichst einheitliche und nachvollziehbare Bezeichnung der Tasten).
- Hinweise auf Barrieren, wenn diese selbst nicht behoben werden können, um unnötige Wege zu vermeiden (z.B. mit Schildern: „Fünf Stufen am Ende des Weges!“)
- Lösungen zu Ende denken.
- Aufzugstörungen schneller beheben
- Vertrauensbildende Maßnahmen

Mögliche begleitende Maßnahmen:
- Kampagnen / Öffentlichkeitsarbeit zum Sensibilisieren anderer Verkehrsteilnehmer für die Belange (insbesondere) älterer Menschen (z.B. für Gefährdungspotential des Zuparkens von Bordsteinabsenkungen oder Fußgängerüberwegen)
- vertrauensbildende Maßnahmen

Insgesamt: Lösungen zu Ende denken! (z.B. Rampen bis zum Boden führen, als barrierefrei gedachte Wege nicht an Stufen ohne Rampe enden lassen, sichere Wege nicht durch fehlende Lampen in den Abendstunden unsicher und damit unbrauchbar machen)

Input zum Thema:

1) Anna Fehmel, VCD Nordost e.V.: Stadtteil-sSpaziergänge im VCD-Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“
- Stadtteil-Spaziergänge als unaufwändigere Variante der kritischen Ortsbegehung
- Ziel: Mobilitäts-/ Hemmnisse im öffentlichen Raum (Wohnumfeld) aufzeigen
- gute und schlechte Beispiele für infrastrukturelle Maßnahmen aufzeigen. Dies geschieht auch anhand von Beispielen durch betroffene Personen (Bsp. Umwege für Rollstuhlfahrer_innen)
- partizipativ (Anwohner_innen einbinden, die ganz konkrete Probleme benennen bzw. aufzeigen können, und sich durch Einbindung mit ihren Problemen und Bedürfnissen ernstgenommen fühlen)

- idealerweise Akteure der Kommunalpolitik einbinden (z.B. Seniorenvertreter, Wahlkreis-Abgeordnete oder deren Mitarbeiter, BVV-Vertreter, Vertreter der entsprechenden Ausschüsse), um Hemmnisse selbst erleben zu lassen und Ergebnisse des Spaziergangs (z.B. konkrete Handlungsbedarfe) direkt zu kommunizieren
- möglichst lokale Medien einbinden
- Kooperation mit passenden Partnern suchen (z.B. mit Fußexpertin, die bei einer Pause des Spaziergangs Tipps zur Fußgesundheit gibt und einfache Übungen zeigt, die die Fußmuskulatur stärken und somit da Gehen sicherer machen)

→ Bei Interesse gern Unterstützung durch den VCD (www.vcd-nordost.de) anfragen!

2) Alexander Koch, Rollers e.V.: Zugänglichkeitspotenziale im öffentlichen Raum

- Zusammenarbeit mit QM Brunnenstr., Stadtplaner_innen, Ökönom_innen, Behindertenbeauftragten usw.
- Untersuchung mit welchen einfachen finanziellen Mitteln Wohnungen/Häuser für viel mehr Personengruppen zugänglich gemacht werden können (Potenziale / physische Zugänglichkeit) -> Planer_innen Aussagen schaffen, wie viele Häuser welches Potenzial haben
- Beispiel für hohes Zugänglichkeitspotenzial z.B. Häuser mit nur einer Stufe, die durch einfache Maßnahme barrierefrei gestaltet werden kann.
- Akteure der Wohnungsbaugemeinschaft, Politiker_innen und Planer_innen für dieses Thema sensibilisieren.
- Sensibilisierung erfolgt z.B. über die Einbindung von Künstler_innen, die Barrieren markieren. Aber auch über Veranstaltungen im Quartier.
- Erstes Projekt im urbanen Raum, daher leider noch keine Erfahrungen und Ergebnisse (Zeitraum August 2015 bis Ende 2017)
- Internes Ziel: Planungswerkzeug erstellen um Status Quo zu erfassen und (finanzielle) Handlungsmöglichkeiten zu empfehlen.

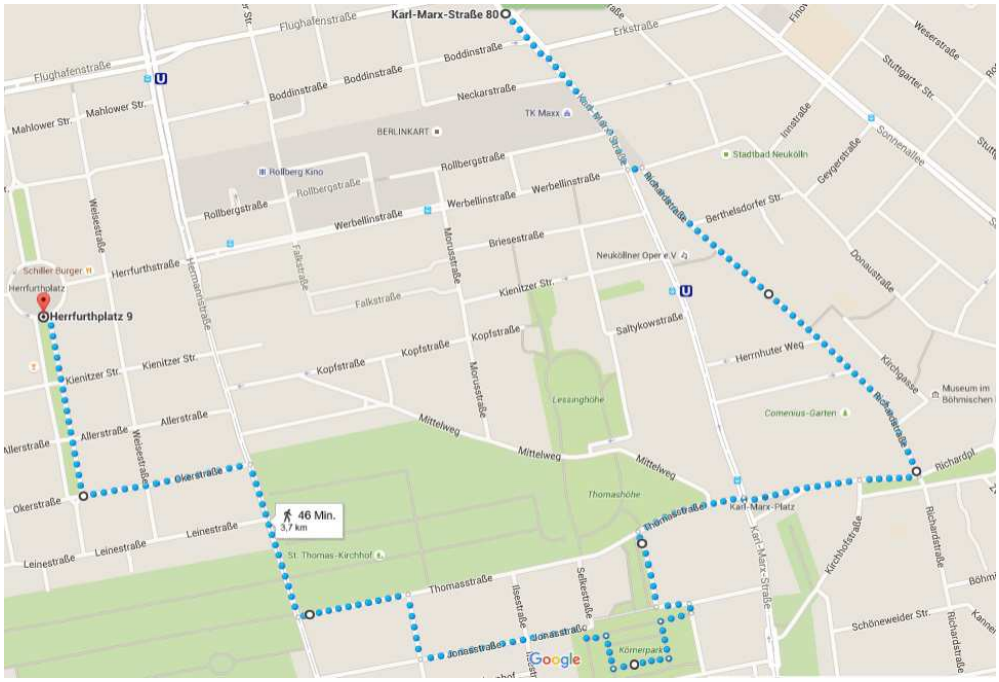
→ Mehr Infos unter: www.rollstuhlcheck.net

Anna Fehmel moderiert Workshop 3 „Gut zu Fuß im Kiezalltag – Infrastrukturelle Maßnahmen“

3. Teilnehmendenliste

Nachname	**Vorname**	**Institution**
Albrecht	Christine	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Bach	Ursula	Interkulturelles Seniorenprojekt im Reuterkiez
Badow	Jörg	Polizei Berlin Direktion 5
Bartel	Dirk	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Verkehr
Baumgart	Jan	Polizei Berlin Direktion 5
Baur	Tobias	BBI Gesellschaft für Beratung Bildung Innovation mbH
Böttcher	Karin	Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg
Brown	Kai	gruppeF Landschafstarchitekten
Cygon	Matthias	Arbeitskreis von Verkehrsexperten Berlin-Brandenburg e.V.
Emde	Christa	ADFC Berlin
Fehmel	Anna	VCD Nordost e.V.
Hahn	Siegurd	IVS Institut für Verkehrssicherheit gGmbH
Hecker	Christian	agens e.V. Regionalteam Steglitz-Zehlendorf
Hinz	Klaus	Mobiles-Team Landessportbund
Hirt	Bettina	Kiez-Tank-Stelle e.V.
Hoeser	Klaus	Fahrrad Recycling
Jaath	Kristine	BVV Ausschuss Friedrichshain-Kreuzberg
Kassen	Rebecca	Gesundheit Berlin-Brandenburg
Kerber	Christiane	Polizei Berlin Direktion 5
Koch	Alexander	Rollers e.V.
Laschkolnig	Mona	Kiez-Tank-Stelle e.V.
Laube	Marion	VCD Nordost e.V.
Mösing	Michaela	gruppeF Landschafstarchitekten
Mückenheim	Dagobert	Seniorenvertretung Neukölln
Pfetsch	Kerstin	FUSS e.V.
Plantholt	Wolfgang	VCD Nordost e.V.
Roeder	Eva	VCD Nordost e.V.
Rosenau	Simone	Moghul Rikschas
Saworski	Meline	gruppeF Landschafstarchitekten
Schmidt	Peter	Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg
Schobranski	Falk	Polizei Berlin Stab des Präsidenten
Schröder	Heiko	VCD Nordost e.V.
Schwinger	Martin	Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg
Smaldino	Katherina	Bezirksamt Neukölln
Suka	Afërdita	BVV Ausschuss Tempelhof-Schöneberg
Uricher	Angelika	VCD Nordost e.V.
Wächter	Detlef	Polizei Berlin Direktion 3
Wenk	Franziska	VCD Nordost e.V.

4. Bilder der diesjährigen Exkursion



Der diesjährige Kiezspaziergang führte am 22.10.2015 durch den Bezirk Neukölln.

Die Karl-Marx-Straße wird derzeit in 3 Bauabschnitte bis zum Jahre 2020 umgebaut. Dem MIV steht dann pro Fahrtrichtung nur eine Spur je Richtung zu. Somit bekommt der Rad und Fußverkehr mehr Platz

Seniorengerechte Bänke sehen anders aus

Die Teilnehmenden am Eingang des Körnerparks

Querungen für Fußgänger_innen freigehalten durch Poller und visuell hervorgehoben. Jedoch endet die Querung links in einem Beet mit Bäumen.

Neue Beleuchtungen im Schillerkiez sind heller und trotzdem energetischer

Schlechte Gehwegqualität ist im Bezirk Neukölln leider oftmals ein Problem.

Hohes Bord an der Ecke Hermannstr. / Thomasstr. Eine große Barriere gerade für Menschen mit Einschränkungen