

# Ermittlung von neuen Verkehrsaufklärungsmaßnahmen/-projekten für Senioren unter Einbindung der Vorstellungen dieser Altersgruppe

## Projekt-Abschlussbericht, März 2012

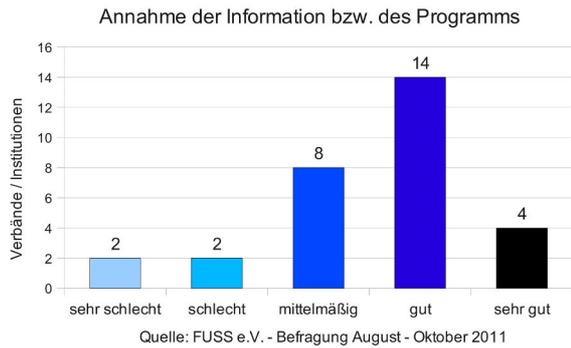
### Befragung

#### Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen/-projekte für Senioren unter Einbindung der Vorstellungen dieser Altersgruppe

Durchführung der Befragung:  
 Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.



Auftraggeber der Befragung:  
 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Verkehrslenkung Berlin VLB



#### Fragebogen als Word-Datei zum Download:

Bitte füllen Sie den Fragebogen **möglichst nicht handschriftlich** aus, sondern laden ihn als Microsoft Word-Datei von

[www.fuss-ev.de/Fragebogen.doc](http://www.fuss-ev.de/Fragebogen.doc)

herunter und schicken uns die ausgefüllte Fragebogendatei als Mail-Anhang zurück.

#### Datenschutz:

Wir sichern Ihnen hiermit zu, dass Ihre Einschätzungen und Bewertungen der Verkehrssicherheitsarbeit *anderer* Verbände und Institutionen anonym ausgewertet und der Name Ihres/r Verbandes / Institution weder dem Auftraggeber noch der Öffentlichkeit mitgeteilt und dass Ihre persönlichen Daten (Namen, Anschrift, Mail-Adressen, Telefon- und Faxnummern) nicht an Dritte weitergegeben werden.

#### Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit

23. Würden Sie aufgrund Ihrer Erfahrungen bei den anzusprechenden sechs Verkehrsteilnehmer-Gruppen **zukünftig** (andere) Prioritäten gesetzt haben wollen oder selbst setzen?

Senioren als Fußgänger/innen

Bitte nur **ein** Feld ankreuzen!

Sehr unwichtig      Sehr wichtig  
 1 2 3 4 5

Senioren als Nutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel

Bitte nur **ein** Feld ankreuzen!

Sehr unwichtig      Sehr wichtig  
 1 2 3 4 5

Senioren als Radfahrer/innen

Bitte nur **ein** Feld ankreuzen!

Sehr unwichtig      Sehr wichtig  
 1 2 3 4 5

Senioren als Fahrer/innen von Pedelecs / E-Bikes

Bitte nur **ein** Feld ankreuzen!

Sehr unwichtig      Sehr wichtig  
 1 2 3 4 5

Senioren als Motorradfahrer/innen

Bitte nur **ein** Feld ankreuzen!

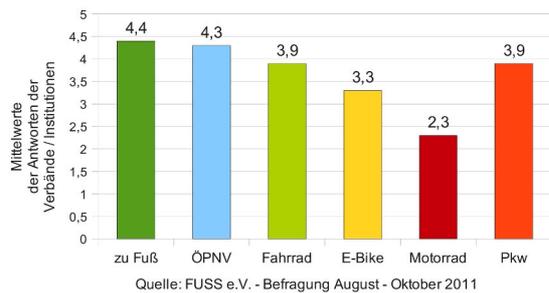
Sehr unwichtig      Sehr wichtig  
 1 2 3 4 5

Senioren als Pkw-Fahrer/innen

Bitte nur **ein** Feld ankreuzen!

Sehr unwichtig      Sehr wichtig  
 1 2 3 4 5

#### Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit bei Verkehrsteilnahme ...



**Auftragnehmer: Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.**

**Auftraggeber: Verkehrslenkung Berlin VLB**

# Ermittlung von neuen Verkehrsaufklärungsmaßnahmen/ -projekten für Senioren unter Einbindung der Vorstellungen dieser Altersgruppe

Bearbeitungszeitraum: 1.6.2011 - 30.3.2012

## Projekt-Abschlussbericht

27. März 2012

### Auftragnehmer:

#### Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Exerzierstraße 20  
13357 Berlin-Mitte  
Tel. 030 / 492 74 73  
Fax: 030 / 492 79 72  
info@fuss-ev.de  
www.fuss-ev.de



### Auftraggeber:

#### Verkehrslenkung Berlin VLB

Stabsstelle Unfallkommission  
Förderung Verkehrssicherheit  
Tempelhofer Damm 45  
12101 Berlin  
Tel. 030 / 90 25 94 – 547  
Fax: 030 / 90 25 94 – 693  
verkehrslenkung@senstadt.berlin.de



Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung

### Projektleitung:

Frank Biermann (Berlin)

### Bearbeitung:

Stefan Lieb (Berlin)  
Frank Biermann (Berlin)  
Christina Wolff (Dresden)  
Lisa Marie Schmidt (Siegen)  
Bernd Herzog-Schlagk (Berlin)

### Mitarbeit:

Robin Lieb (Berlin)  
Helen Lieb (Rostock)

### Genderhinweis:

Auch wo im folgenden Bericht nur männliche Begriffe verwendet werden, sind überwiegend beide Geschlechter gleichermaßen gemeint, die Formulierung ist ausschließlich als Tribut an eine vereinfachte Schreibweise zu verstehen.

### Fotos:

Die Abbildungen auf den Seiten 64, 66, 67, 69, 71, 73, 75, 77 wurden den Unterlagen der dort vorgestellten Projekte entnommen.

## **Inhaltsverzeichnis:**

- I. Absprachen mit dem Auftraggeber
  - II. Kontaktaufnahmen mit Verbänden und Institutionen
  - III. Antworten der Verbände und Institutionen
  - IV. Antworten auf die Fragen im versandten Fragebogen
  - V. Nach-Interviews
  - VI. Auswertung der Erfassungsbögen „Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren
  - VII. Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren
    - VII.1 Seniorenwegepläne
    - VII.2 Seh- und Reaktionstests
    - VII.3 Seniorenwoche
    - VII.4 Alter er-fahren
    - VII.5 PatenTicket 2.0
    - VII.6 Radeln im Alter – aber sicher!
    - VII.7 Zu Fuß ins hohe Alter
    - VII.8 Verbesserungen der Wege der Älteren in der Stadt
    - VII.9 Schritt halten – aktiv älter werden
    - VII.10 „Wiki-Navi“ Navigationssystem
    - VII.11 Mobilitäts-Internet-Führerschein 50+
    - VII.12 Ausstellung Seniorenmobilität „Mobil bis ins hohe Alter“
    - VII.13 Sicher unterwegs mit dem Rollator
    - VII.14 Neue Technik im Auto
    - VII.15 Mobilitätstraining für ältere Busfahrgäste
    - VII.16 InSelParc ( *Interaktions- und Selbstüberprüfungs-Parcours*)
    - VII.17 Theatervorführung im Rahmen von „Safety Granny“
  - VIII. Fazit
  - IX. Weiterer Recherche- und Unterstützungsbedarf
  - X. Vorstellung der Ergebnisse des Projektes auf dem Forum für Verkehrssicherheit
- Anhang:
- Fragebogen der schriftlichen Befragung
  - Erfassungsbogen „Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren“

## **Dateien als Anlagen auf der beiliegenden CD:**

Leistungsbeschreibung

Projekt-Abschlussbericht, Teil A

Fragebogen der schriftlichen Befragung

Anschreiben zum Fragebogenversand per Briefpost

Schriftliche Befragung - Protokoll Individuelle Kontaktaufnahmen

Tabellen Ergebnisse der schriftlichen Befragung - Offene Fragen  
(Ordner mit mehreren Dateien)

Tabellen Ergebnisse der schriftlichen Befragung - Geschlossene Fragen  
(Ordner mit mehreren Dateien)

Übersicht der Teilnehmer/innen der Nach-Interviews  
(Ordner mit mehreren Dateien)

Protokolle - Nach-Interviews  
(Ordner mit mehreren Dateien)

Erfassungsbögen „Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren“  
(Ordner mit mehreren Dateien)

## **I. Absprachen mit dem Auftraggeber**

Der Auftragnehmer sandte dem Auftraggeber am 29. Juni die Übersicht „Anzusprechende, in der Seniorenarbeit engagierte und damit erfolgversprechenden Institutionen, Vereine, Freizeiteinrichtungen etc.“, die an der Befragung teilnehmen sollten, zu. Grundlage waren u.a. die Recherchen im Rahmen des im Jahr 2010 mit VLB-Unterstützung durchgeführten Projekts zur Ermittlung von Angeboten zur Senioren-Verkehrssicherheit zur Veröffentlichung im Internet.

Bei einer Besprechung im Haus der Verkehrslenkung Berlin am 28. Juli wurde Übereinstimmung erzielt, weiteren Verbänden und Institutionen – u.a. allen Quartiersmanagements und Stadtteilmanagern - den Fragebogen zuzuschicken. Auf der beiliegenden CD sind alle Verbände und Institutionen, zu denen Kontakt aufgenommen wurde, mit Angabe des Ansprechpartners, der Abteilung bzw. Regionalgruppe aufgelistet.

Auch über den genauen Inhalt des Fragebogens und des Anschreibens, für die FUSS e.V. ebenfalls Entwürfe bereitgestellt hatte, wurde während der Besprechung und in den folgenden Mail-Verkehr Einigung erzielt.

Am 14. Oktober sandte der FUSS e.V. der VLB seine Vorschläge zum Inhalt (Nach-Interview-Fragebogen) und zu den Auswahlkriterien für die beauftragten Nach-Interviews zu. Darüber wurde per Mail am 17. Oktober bzw. auf einer kurzen Besprechung am 19. Oktober Einvernehmen hergestellt.

Am 20. Januar 2012 sandte der FUSS e.V. der VLB den Entwurf des Erfassungsbogens "Ermittlung Neuer Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren". In einem Telefongespräch am 24. Januar gab Herr Schledz den Entwurf des Erfassungsbogens frei zur Verwendung.

## **II. Kontaktaufnahmen mit Verbänden und Institutionen**

Am 9. August wurde insgesamt 212 Ansprechpartnern in Verbänden und Institutionen ein Fragebogen, einschließlich Anschreiben und dem Infolyer „Berlin Sicher Mobil“, per Briefpost zugesandt. Der Fragebogen wurde zusätzlich zum Download bereitgestellt.

Ferner wurden am 10. August mehrere Verlage die, – u.a. für die Bezirksämter – Magazine für Berliner Senioren herausgeben, um die Veröffentlichung eines Mitarbeitersauftrags gebeten.

Da einige Empfänger von Problemen mit dem Download des Fragebogens berichteten, wurde eine weitere technische Möglichkeit zum Herunterladen der Datei bereitgestellt. Alle Verbände und Institutionen, die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht geantwortet hatten, wurden am 25. August darüber per Mail informiert.

Die planmäßige Erinnerung per Mail an alle Ansprechpartner, die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht geantwortet hatten, erfolgte am 2. September. Um die Motivation zum Ausfüllen des Fragebogens zu erhöhen, wurden die Mails an alle Verbände und Institu-

tionen, die im Rahmen des im Jahr 2010 mit VLB-Unterstützung durchgeführten Projekts Angebote zur Senioren-Verkehrssicherheit zur Veröffentlichung im Internet eingereicht hatten, dahingehend individualisiert, dass sie einen ein Direkt-Link auf Ihr Angebot auf [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) bzw. [www.SENIOREN-sicher-mobil.de](http://www.SENIOREN-sicher-mobil.de) erhielten.

Im gesamten Befragungszeitraum von August bis November fand darüber hinaus eine Vielzahl von *individuellen* Kontaktaufnahmen per Mail, Telefon, Fax oder auch persönlich statt. Ein Protokoll dieser Kontakte finden Sie in der Datei „Schriftliche Befragung - Protokoll Individuelle Kontaktaufnahmen“ auf der beiliegenden CD.

Ab dem 7. Februar 2012 wurden nach vorheriger Erfassung der Maßnahmen im Erfassungsbogen "Ermittlung Neuer Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren" aufgrund des vorliegenden Materials (Print, Web) gezielt und individuell Fragen gestellt zu den Aspekten im Erfassungsbogen, die sich mit den Grundlagen nicht beantworten ließen. Verbände und Organisationen, die auf die Fragen nicht reagierten, wurden zweimal erinnert.

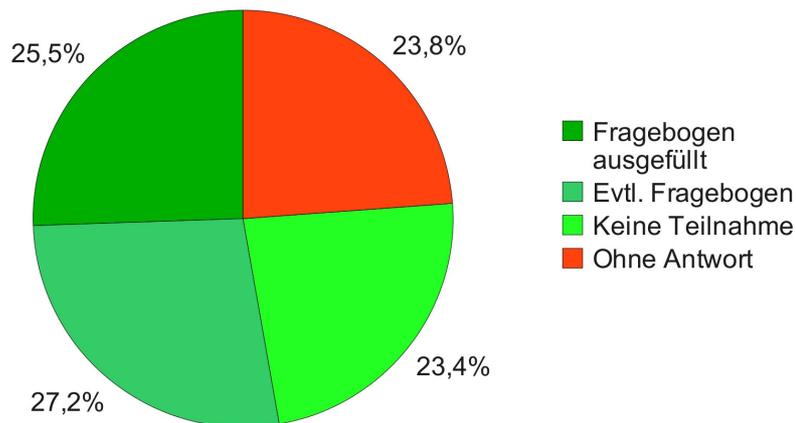
Im Befragungszeitraum Februar bis Mitte März 2012 fanden darüber hinaus weitere *individuellen* Kontaktaufnahmen per Mail, Telefon oder Fax statt. Ein Protokoll dieser Kontakte finden Sie in der Datei „Steuerungstabelle-Erfassungsbogen-2012.doc“ auf der beiliegenden CD.

### **III. Antworten der Verbände und Institutionen**

Neben den 212 Ansprechpartnern in Verbänden und Institutionen, die am 9. August den Fragebogen per Post erhielten, wurden zwischen August und November weitere Ansprechpartner in die Befragung einbezogen (v.a. durch Weiterleitungen durch die Empfänger selbst und weitere Individualversande durch den FUSS e.V.), so dass letztendlich 235 Verbände und Institutionen angesprochen wurden.

Durch unsere vielfältigen Versuche zur Kontaktaufnahme per Briefpost, Fax, Mail, Telefon und durch persönliche Gespräche konnte Kontakt zu 179 Verbänden und Institutionen aufgenommen werden. Dies führte zu der bemerkenswert hohen Antwortquote von 76%.

## Antworten der Verbände und Institutionen



Ein Viertel der Verbände und Institutionen, die angesprochen worden waren, sandten ausgefüllte Fragebögen zurück. In absoluten Zahlen sind dies 60 Fragebögen.

Bei 64 Verbänden und Institutionen, die im Diagramm in der Kategorie "Evtl. Fragebogen" zusammengefasst sind, bestand während des Befragungs- und Auswertungsprozesses aufgrund ihrer prinzipiell positiven Reaktion zur Befragung die Chance einen ausgefüllten Fragebogen zu erhalten. Letztendlich waren von diesen Verbänden und Institutionen jedoch am Ende des Befragungszeitraums Mitte November noch keine Fragebögen eingetroffen.

Zu dieser Kategorie gehörten die Zusage, dass eine Bearbeitung später stattfinden würde (21 Verbände und Institutionen), die Weiterleitung an Kollegen/innen, die für zuständig gehalten wurden (17), der erneute Versand von Fragebögen als Mail-Anhang bzw. Rückfragen z.B. bei unvollständig ausgefüllten Fragebögen (18) und telefonische Kontakte, die keine eindeutige Zu- oder Absage erbrachten (8).

55 Verbände und Institutionen teilten uns mit, dass sie aus unterschiedlichen Gründen nicht an der Befragung teilnehmen wollten. In der Regel fühlten sie sich nicht kompetent genug, die Fragen zu beantworten.

Trotz der drei Versände per Brief bzw. Mail und mehrfacher Versuche der telefonischen Kontaktaufnahme kam zu 56 Verbänden und Institutionen kein Kontakt zustande.

## IV. Antworten auf die Fragen im versandten Fragebogen

### IV.0 Vorbemerkungen

In einigen Fällen gab es Probleme bei der Abgrenzung zwischen der "Teilnahme" an einer Veranstaltung (Fragen 6, 10, 10a) und der "Durchführung *eigener* Senioren-Verkehrssicherheits-Angebote" (Fragen 18, 18. A-D). Wir sind hier weitgehend der Zuordnung durch die Verbände und Institutionen selbst gefolgt, Abweichungen wurden idR mit dem jeweiligen Verband bzw. der Institution abgesprochen. Sie sind als Anmer-

kung in den Ergebnis-Dateien beim jeweiligen Verband/Institution angegeben. So wurden auch Veranstaltungen, die z.B. im Hause einer Seniorenbegegnungsstätte stattfanden und sicher auch von dieser beworben und moderiert worden sind, bei denen der *inhaltliche* Beitrag aber von Externen - idR der Polizei oder dem ADAC (vgl. die Abschnitte IV.6, 10, 10.a und IV.18) - geleistet wurde, als "Teilnahme" und nicht als "Durchführung *eigener* Angebote" eingestuft.

## Einschätzung der Verkehrssicherheit für Senioren in Berlin

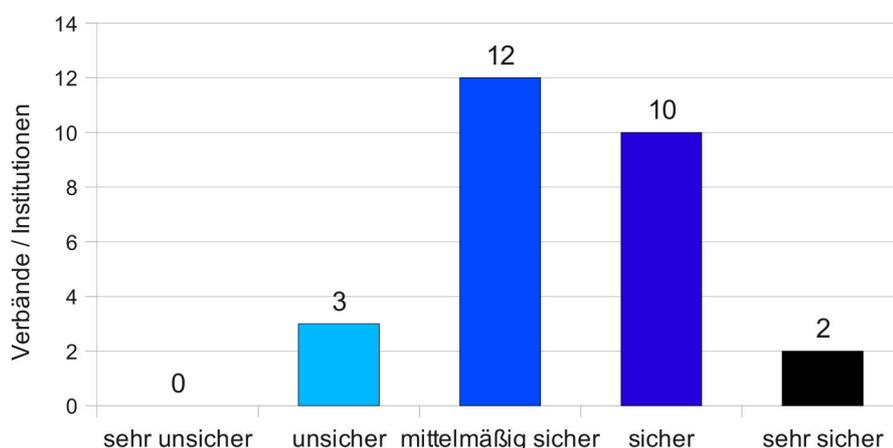
### IV.1 Wenn Sie bereits im "Seniorenalter" (60 Jahre und älter) sind: Wie sicher fühlen Sie sich persönlich im Berliner Straßenverkehr

27 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage. Knapp die Hälfte der Mitarbeiter/innen in den Verbänden und Institutionen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, ist also bereits selbst 60 Jahre und älter.

*Wenn im folgenden von "Befragungsteilnehmer/innen", "teilnehmenden Verbänden und Institutionen", "Verbänden und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen" etc. die Rede ist, so sind nur diejenigen Verbände und Institutionen gemeint, die die jeweilige Frage beantwortet haben.*

In knapp 50% der Fälle schätzten die Befragten ihr persönliches Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr als "mittelmäßig sicher" ein, bei fast einem Drittel lautete das Urteil

Persönliches Sicherheitsgefühl von Befragten im Seniorenalter im Berliner Straßenverkehr



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

"sicher". Nur sehr wenige Befragungsteilnehmer/innen fühlten sich „sehr sicher“ oder "unsicher", niemand schätzte seine persönliche Sicherheit als „sehr unsicher“ ein.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 3,4, also etwa in der Mitte zwischen „sicher“ und „mittelmäßig sicher“.

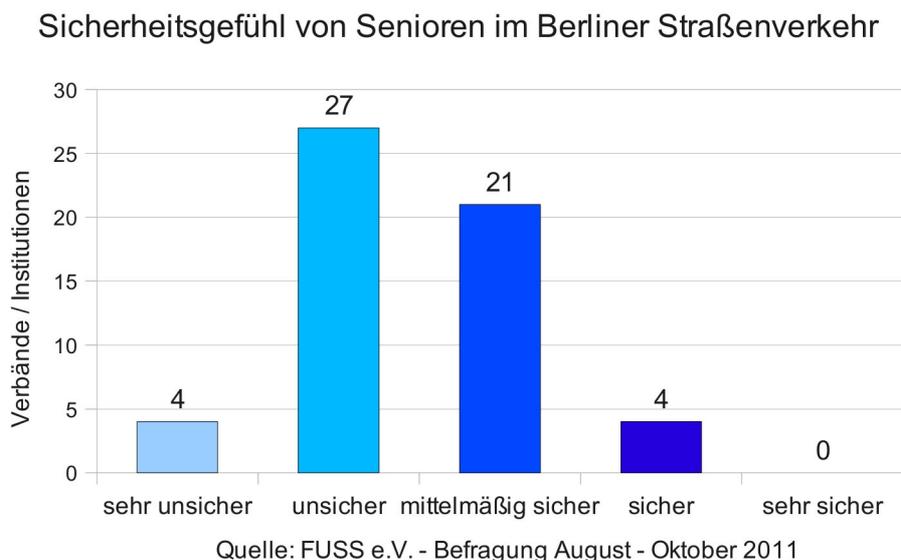
## IV.2 Wie schätzen Sie das Sicherheitsgefühl (subjektive Sicherheit) von Senioren im Berliner Straßenverkehr ein?

Ihre Meinung zum Sicherheitsgefühl von Berliner Senioren teilten uns 56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Knapp die Hälfte der Befragungsteilnehmer/innen schätzten die subjektive Verkehrssicherheit als "unsicher" ein, fast zwei Fünftel entschieden sich für "mittelmäßig sicher". Weniger als zehn Prozent der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, votierten jeweils für "sicher" bzw. "sehr unsicher", kein/e Teilnehmer/in war der Meinung, dass sich Berliner im Seniorenalter "sehr unsicher" im Straßenverkehr fühlen.

Der Mittelwert der Bewertungen Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 2,4, also etwa in der Mitte zwischen „mittelmäßig sicher“ und „unsicher“.

Beim Vergleich der Antworten auf die Fragen 1 und 2 fällt auf, dass die Ansprechpartner/innen im Seniorenalter in den Verbänden und Institutionen das *eigene* Sicherheitsgefühl deutlich positiver einschätzen, als die subjektive Sicherheit *aller Senioren* im Berliner Straßenverkehr.



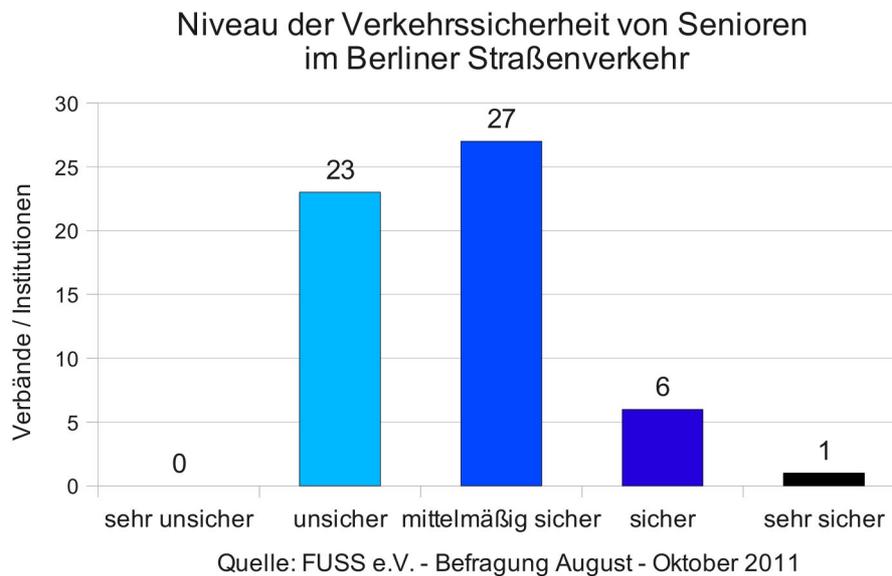
## IV.3 Wie schätzen Sie das Niveau der Verkehrssicherheit (objektive Sicherheit) von Senioren im Berliner Straßenverkehr ein?

57 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Fast 50% dieser Verbände und Institutionen schätzten das Niveau der Verkehrssicherheit als „mittelmäßig sicher“ ein, bei 40 Prozent der Befragungsteilnehmer/innen hieß das Urteil "unsicher". Zusammengerechnet etwas mehr als ein Zehntel der Verbände

und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, votierten mit "sicher" oder "sehr sicher". Niemand schätzte die objektive Verkehrssicherheit als "sehr unsicher" ein.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 2,7, also ungefähr in der Mitte zwischen „mittelmäßig sicher“ und „unsicher“.



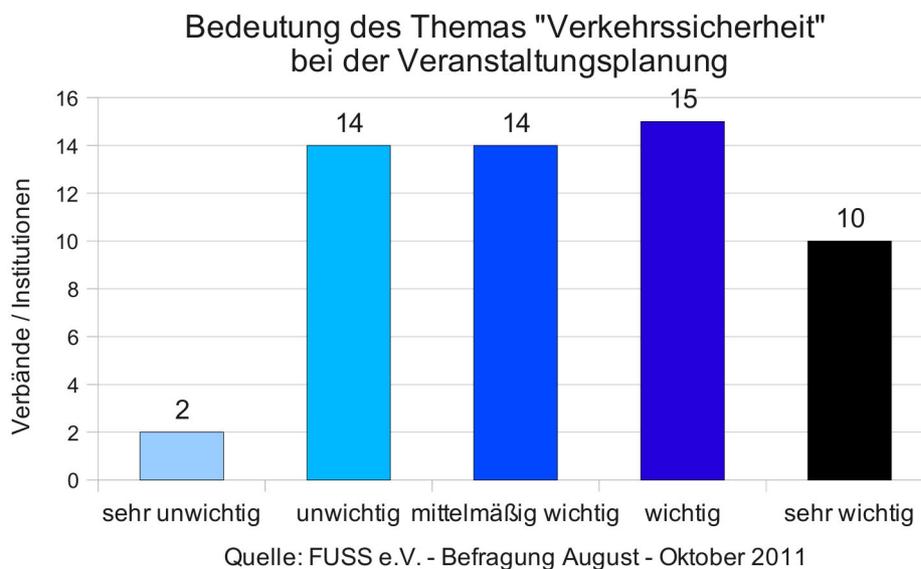
Betrachtet man die Antworten auf die Fragen 2 und 3 im Zusammenhang, so lässt sich feststellen, dass die Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, das Niveau der Verkehrssicherheit (objektive Sicherheit) von Senioren im Berliner Straßenverkehr etwas positiver sehen als das Sicherheitsgefühl (subjektive Sicherheit).

#### **IV.4 Wenn Sie eine Veranstaltung planen oder Informationen veröffentlichen: Wie wichtig ist dabei das Thema „Verkehrssicherheit“ für Sie?**

Ihre Meinung zur Bedeutung des Themas „Verkehrssicherheit“ teilten uns 55 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Bei dieser Frage konzentrierten sich die Antworten sehr gleichmäßig auf die drei mittleren Werte der Bewertungsskala: Jeweils etwa ein Viertel der teilnehmenden Verbände und Institutionen schätzte die Bedeutung dieses Thema als "unwichtig", "mittelmäßig wichtig" oder "wichtig" ein. Bei einem knappen Fünftel der Befragungsteilnehmer/innen hieß das Urteil "sehr wichtig", nur sehr wenige votierten für "sehr unwichtig".

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 3,3, also etwa in der Mitte zwischen „wichtig“ und „mittelmäßig wichtig“.



#### **IV.5 Welche anderen Themen sind nach Ihren Erfahrungen genauso wichtig oder sogar wichtiger?**

38 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage. Da jedoch drei Antwortende auf die Frage mit dem Hinweis reagierten, dass sie diese nicht (so pauschal) beantworten könnten und zwei weitere sachfremde Antworten gaben, gehen wir bei der Auswertung von 33 Antworten aus.

Knapp ein Viertel der Befragten (8) befand „Gesundheit“ bzw. bestimmte Aspekte des Themas für genauso wichtig oder wichtiger als Verkehrssicherheit. Die Nennungen reichten von der „pflegerischen und ärztlichen Versorgung“ bis zu spezielleren Aspekten wie „Sturzprävention“.

Eine weitere Gruppe von Antwortenden hielt „Barrierefreiheit“ für wichtig. Knapp jeder sechste Befragungsteilnehmer/innen benannte dieses Thema. Einer von ihnen wertete „Barrierefreiheit“ als „materielle Voraussetzung“ für Verkehrssicherheit. Zwei weitere Antwortende nannten spezielle Bereiche einer behindertenfreundlichen Straßengestaltung (Lichtsignalanlagen, Beleuchtung, Querung allgemein).

Eine gleich große Gruppe führte andere Aspekte der Sicherheit an. Hierzu gehörten die Kriminalität (im öffentlichen Straßenraum), Gewalt (in Bussen und Bahnen) und die Medienberichterstattung darüber.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-5" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

## **Teilnahme an Veranstaltungen zur Senioren-Verkehrssicherheit in Berlin**

### **IV.6., 10, 10.a Welches Angebot haben sie als Institution/Verband in den letzten Jahren genutzt?**

Angaben zur Teilnahme an bzw. Nutzung von Veranstaltungen teilten uns 27 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit. Knapp ein Drittel der Befragten (19) teilte explizit mit, keine Veranstaltung zum Thema Senioren-Verkehrssicherheit in den letzten Jahren besucht zu haben.

Einige Verbände und Institutionen führten in ihren Antworten im Fragebogen mehrere Veranstaltungen auf, an denen sie teilgenommen hatten. Insgesamt konnten 35 Angebote in die Auswertung eingezogen werden.

Da die Angaben der Befragten nur sehr selten Informationen zum Inhalt der besuchten Veranstaltungen enthielten, konnte kein *thematischer* Schwerpunkt identifiziert werden. Bei drei Veranstaltungen wurde als Thema „die dunkle Jahreszeit“ bzw. der Winter genannt.

Hinsichtlich des didaktischen Konzepts der Veranstaltungen lässt sich feststellen, dass sie nach Ansicht der Befragungsteilnehmer/innen oft in Form von (Frontal)vorträgen durchgeführt werden, bei denen auch oft Kaffee und Kuchen gereicht wird.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in den Dateien "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-6-8-anonymisiert", "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-10-12-anonymisiert" und "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-10a-12a-anonymisiert" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

### **IV.7, 11, 11a Sind die Informationen oder ist das Programm nach Ihrer Einschätzung gut angenommen worden?**

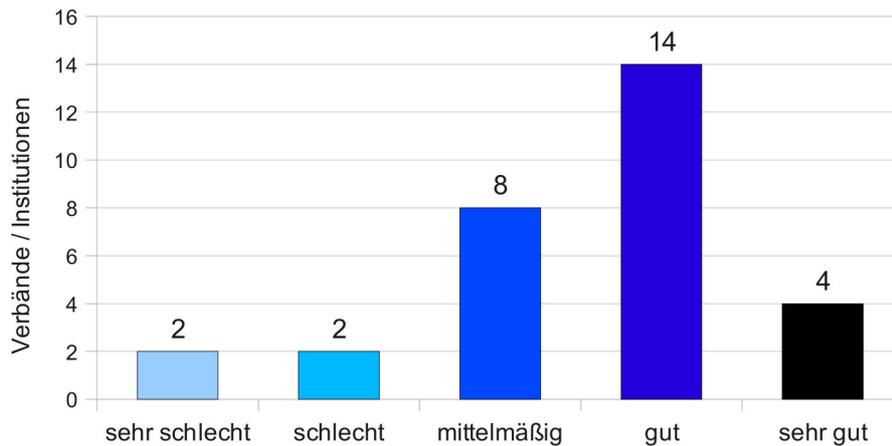
23 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Einige Verbände und Institutionen führten in ihren Antworten im Fragebogen mehrere Veranstaltungen auf, an denen sie teilgenommen hatten. Insgesamt konnten 30 Veranstaltungen in die Auswertung einbezogen werden.

In knapp 50% der Fälle wurde die Annahme der Informationen oder des Programms als "gut" eingeschätzt, bei einem weiteren guten Viertel der genannten Veranstaltungen lautete die Bewertung "mittelmäßig". Nur bei einer sehr geringen Zahl hießen die Urteile "sehr schlecht", "schlecht" oder "sehr gut".

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 3,5, als genau zwischen „gut“ und „mittelmäßig“.

### Annahme der Information bzw. des Programms



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

Die meisten Verbände und Institutionen nahmen an Veranstaltungen der Polizei, der BVG und des ADAC teil. Weitere Anbieter waren z.B. die Verkehrswacht und der ADFC.

13 Verbände und Institutionen haben an Veranstaltungen bzw. Veranstaltungsreihen der Polizei teilgenommen, an zweien davon war auch der ADAC, an einer die Verkehrswacht beteiligt. Drei Veranstaltungen der Polizei wurden als "sehr gut", sieben als "gut" und zwei als "mittelmäßig" bewertet. Einmal wurde keine Bewertung abgegeben.

Die sechs Veranstaltungen unter Mitwirkung der BVG erhielten viermal die Note "mittelmäßig" und je einmal "gut" bzw. "sehr gut".

Von den vier Veranstaltungen des ADAC bzw. mit dem ADAC als Mitveranstalter wurden von den Befragungsteilnehmer/innen drei als "gut" und eine als "sehr schlecht" eingestuft.

#### **IV.8, 12, 12.a Sollte nach Ihrer Auffassung an diesem Angebot zukünftig etwas verändert werden?**

Insgesamt 23 Bewertungen erhielten wir von den 60 an der Befragung teilnehmenden Verbänden und Institutionen.

Knapp ein Drittel (7) der Antwortenden wünschte sich eine häufigere (regelmäßige) Durchführung der von ihnen bewerteten Veranstaltungen; zwei von ihnen betonten den Bedarf an "regionalisierten" Veranstaltungen, d.h. Angebote im jeweiligen Bezirk.

Jeder sechste (3) meinte, dass die Veranstaltungen zu unbekannt seien; man also mehr Werbung für sie machen müsste. Hingewiesen wurde auch darauf, dass sich viele Senioren nicht gerne als solche ansprechen lassen.

Zur Didaktik äußerten sich nur zwei der Befragten. Die Stoßrichtung war jeweils die gleiche, nämlich der Wunsch nach anregenden Vorträgen, einmal negativ formuliert ("es sollten mehr praktische Beispiele dargelegt werden und es muss interessant und auch

ein bisschen amüsant gestaltet sein, damit die Senioren nicht 'einschlafen'), ein anderes Mal positiv („es wurde sehr lebendig vorgetragen, die Teilnehmer wurden aktiv in die Veranstaltung einbezogen“).

Ein Befragter wies auf Ermüdungserscheinungen bei der Zielgruppe hin: „Anfänglich wurde das Angebot sehr gut angenommen, inzwischen sind viele der Senioren der Auffassung, dass sie nunmehr keine weiteren Informationen mehr benötigen.“

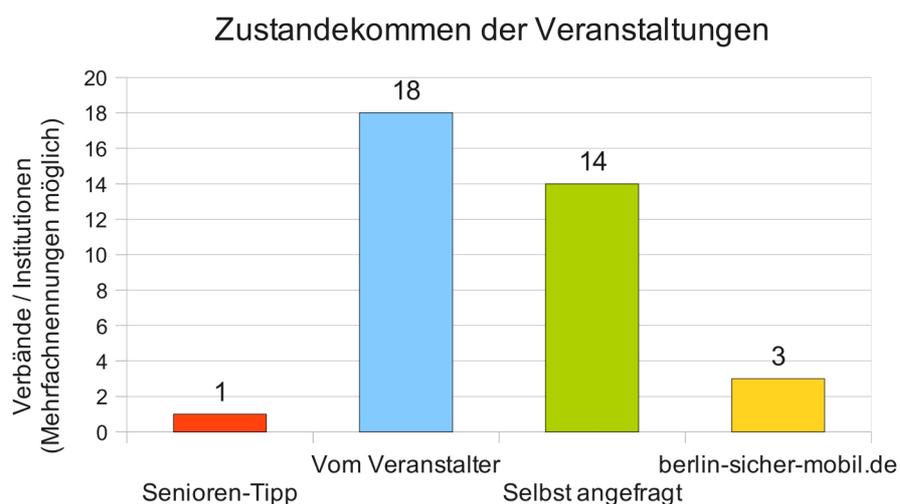
Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in den Dateien "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-6-8-anonymisiert", "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-10-12-anonymisiert" und "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-10a-12a-anonymisiert" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### IV.9, 13, 13a Wie ist diese Veranstaltung zustande gekommen?

21 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. Einige Verbände und Institutionen führten daher in ihren Antworten im Fragebogen auch mehrere Angaben zur Art des Zustandekommens von Veranstaltungen auf, an denen sie teilgenommen hatten. Insgesamt konnten 36 Angaben dieser Art in die Auswertung einbezogen werden.

Die Hälfte der Verbände und Institutionen sind vom Veranstalter angesprochen worden, knapp zwei Fünftel haben die Veranstaltungen selbst beim Anbieter angefragt. Dagegen haben nur sehr wenige Befragungsteilnehmer/innen von Senioren einen Tipp erhalten oder von der Veranstaltung unter [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) erfahren.



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

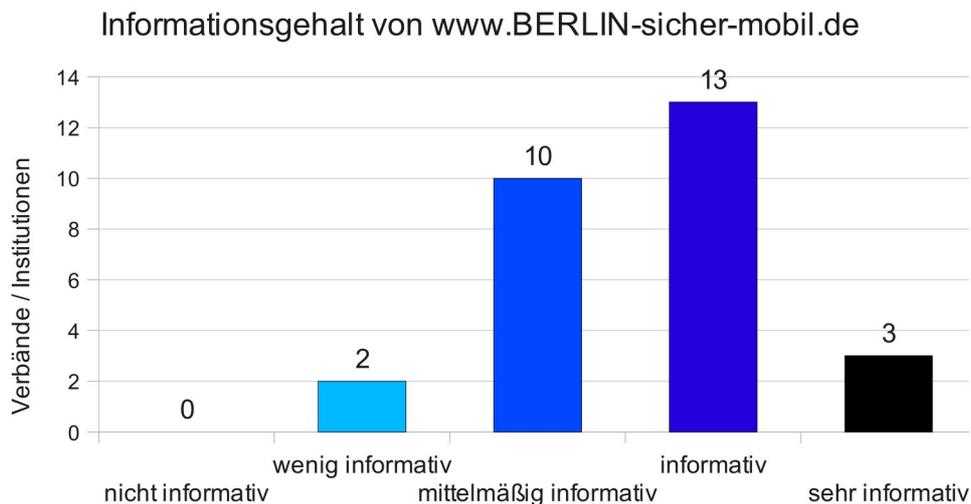
## Nutzung von Informationen im Internet zur Senioren-Verkehrssicherheit in Berlin

### IV.14 Wenn Sie die Internet-Plattform [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) kennen: Wie finden Sie die dort veröffentlichten Informationen und Angebote?

Ihre Meinung zur Internet-Plattform [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) teilten uns 28 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

In knapp der Hälfte der Fälle wurde diese Website als "informativ" eingeschätzt, mehr als ein Drittel der Verbände und Institutionen votierten für "mittelmäßig informativ". Nur bei einer sehr geringen Zahl von Befragungsteilnehmer/innen hießen die Urteile "wenig informativ" oder "sehr informativ". Kein/e Teilnehmer/in war der Meinung, dass [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) "nicht informativ" sei.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 3,6, also zwischen „informativ“ und „mittelmäßig informativ“.



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

### IV.15 Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie ggf. für diese Website [[www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de), vgl. Frage 14]?

17 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage. Einer der Befragten beantwortete diese Frage in einer Weise, dass offensichtlich ein Missverständnis vorlag. Daher werden hier nur 16 Antworten betrachtet.

Exakt die Hälfte der Befragten (8) haben die Website gelobt bzw. keine Anregungen vorgebracht und damit implizit mitgeteilt, dass sie mit der Internet-Präsenz zufrieden waren.

Einem knappen Drittel (5) war das Angebot bis zu unserer Befragung unbekannt, weswegen von dieser Gruppe auch keine Verbesserungsvorschläge eingebracht werden

konnten.

Ein/e Befragungsteilnehmer/in schlug „mehr Werbung für die Website, damit mehr Angebote aufgenommen werden können“ vor. Ein weiterer bat, mehr Infos über Veranstaltungen auf der Website einzustellen. Ein Dritter lobte die Inhalte der Internet-Präsenz, wies jedoch darauf hin, dass längst nicht alle potenziell Interessierten Internet-Anschluss besäßen und daher auch (weiterhin) mit Printmedien informiert werden müssten. Eine weitere Antwort enthielt den Wunsch, Angebote für mobilitätsbehinderte bzw. schwerbehinderte Personen bzw. einen Link auf [www.Senioren-sicher-mobil.de](http://www.Senioren-sicher-mobil.de) aufzunehmen. Schließlich blieb einem der Befragten der Sinn dieses Internet-Angebotes verschlossen.

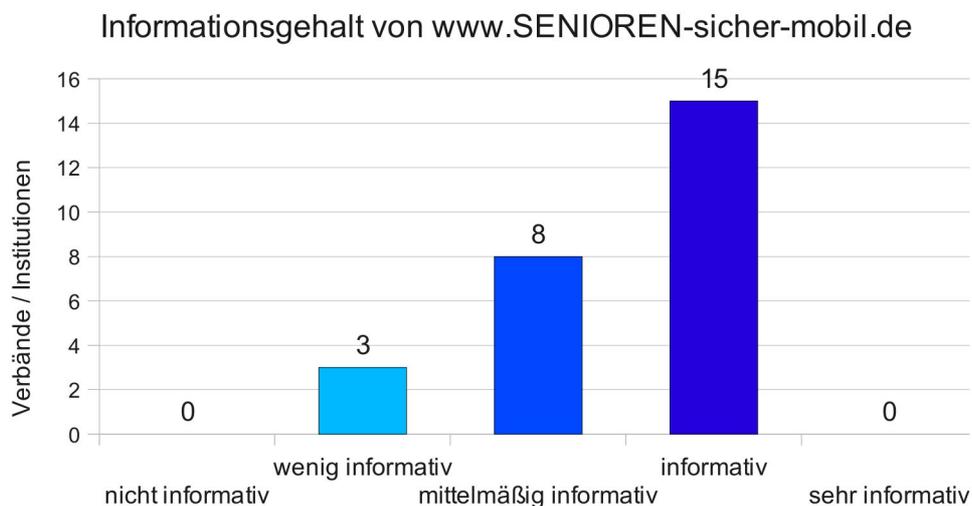
Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-15" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### **IV.16 Wenn Sie die Internet-Plattform [www.SENIOREN-sicher-mobil.de](http://www.SENIOREN-sicher-mobil.de) kennen: Wie finden Sie die dort veröffentlichten Hintergrundinformationen?**

Ihre Meinung zur Internet-Plattform [www.SENIOREN-sicher-mobil.de](http://www.SENIOREN-sicher-mobil.de) teilten uns 26 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Mehr als die Hälfte der teilnehmenden Verbände und Institutionen halten diese Website für "informativ", bei einem knappen Drittel lautete die Bewertung "mittelmäßig informativ". Nur wenige Befragungsteilnehmer/innen votierten für "wenig informativ", niemand war der Meinung, dass [www.SENIOREN-sicher-mobil.de](http://www.SENIOREN-sicher-mobil.de) "nicht informativ" oder "sehr informativ" ist.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 3,5, also etwa in der Mitte zwischen „informativ“ und „mittelmäßig informativ“.



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

Der Vergleich der Mittelwerte der Bewertungen der beiden Internet-Plattformen in den Fragen 14 und 16 zeigt, dass beide Websites von den Nutzern/innen ähnlich positiv eingeschätzt werden.

#### **IV.17 Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie ggf. für diese Website [www.SENIOREN-sicher-mobil.de, vgl. Frage 16]?**

16 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage. Eine der Befragten beantwortete diese Frage in einer Weise, dass offensichtlich ein Missverständnis vorlag. Daher werden hier nur 15 Antworten betrachtet.

Exakt ein Drittel der Befragten (5) haben die Website gelobt bzw. keine Anregungen vorgebracht und damit implizit mitgeteilt, dass sie mit der Internet-Präsenz zufrieden waren.

Jedem fünften Befragten (3) war das Angebot bis zu unserer Befragung unbekannt, weswegen von dieser Gruppe auch keine Verbesserungsvorschläge eingebracht werden konnten.

Ein/e Befragungsteilnehmer/in schlug „mehr Werbung für die Website, damit mehr Angebote aufgenommen werden können“ vor. Ein weiterer bat, mehr Infos über Veranstaltungen auf der Website einzustellen. Ein Dritter lobte die Inhalte der Internet-Präsenz, wies jedoch darauf hin, dass längst nicht alle potenziell Interessierten Internet-Anschluss besäßen und daher auch (weiterhin) mit Printmedien informiert werden müssten.

Ein Teilnehmer wünschte sich beim Thema „Verkehrsmittelwahl“ mehr Informationen zum Rad fahren: „...auf seniorengeeignete Räder verweisen, sowie Fahrradläden, die sich auf Senioren spezialisiert haben oder Institutionen, die das Radfahren von Senioren unterstützen und begleiten.“

Ein Viertel der Befragten (4) wünschte sich eine attraktivere Gestaltung der Website. Ein Zitat einer Antwortenden fasst die Wünsche am besten zusammen: „kürzere Texte, mehr Bilder, größere Schrift“.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-17" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

### **Durchführung eigener Senioren-Verkehrssicherheits-Angebote in Berlin**

#### **IV.18 Welche Angebote, Projekte bzw. Aktivitäten zur Senioren-Verkehrssicherheit haben Sie selbst bzw. Ihr/e Institution/Verband in den letzten Jahren durchgeführt?**

Diese Frage zu *eigenen* Angeboten wurde von 33 der insgesamt 60 an der Befragung

teilnehmenden Verbände und Institutionen bearbeitet. Rund die Hälfte (18) der Antwortenden vermerkte jedoch, dass sie *keine eigenen* Angebote in den letzten Jahren durchgeführt haben.

Projekte bzw. Aktivitäten zur Senioren-Verkehrssicherheit organisierten je drei Quartiersmanagements, Bezirksämter und Sozialvereinigungen sowie je zwei Verkehrsverbände, Stadtteilvereine und Verkehrsbetriebe.

Einige Verbände und Institutionen führten in ihren Antworten *mehrere* Senioren-Verkehrssicherheits-Angebote auf, die sie in den letzten Jahren durchgeführt hatten. Ein Verband bzw. eine Institution hat maximal vier verschiedene eigene Veranstaltungen organisiert. Insgesamt konnten 30 Angebote in die Auswertung zu dieser Frage einbezogen werden.

Thematisch konnte kein Schwerpunkt identifiziert werden, da die meisten Titel der Veranstaltungen zu allgemein gehalten waren.

Hinsichtlich der (selten genannten) Kooperationspartner bildete die Polizei die einzige, erkennbar gehäufte Erwähnung mit fünf Nennungen.

Auch bei den Formaten der Veranstaltungen konnten keine Schwerpunkte festgestellt werden. Die Angebotspalette reichte von Vorträgen über „Kaffeerunden“, praktische Kurse bis zu Tagungen bzw. „Aktionstagen“.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in den Dateien "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-18", "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-18 A", "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-18 B" und "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-18 C" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### **IV.19 Haben Sie Ihre Angebote der Internet-Plattform [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) gemeldet?**

Nur 15 der 60 teilnehmenden Verbände und Institutionen machten Angaben zur Meldung Ihrer Angebote an die Internet-Plattform [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de).

Sieben Befragungsteilnehmer/innen bejahten die Frage für ihre insgesamt elf Angebote, acht Verbände und Institutionen kreuzten für Ihre 14 Angebote "Nein" an.

#### **IV.20 Wenn nein, nennen Sie bitte Ihre Gründe:**

Ihre Meinung zu den Gründen für einen Verzicht auf Meldungen an die Internet-Plattform [www.BERLIN-sicher-mobil.de](http://www.BERLIN-sicher-mobil.de) teilten uns explizit nur acht der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Neun Befragte betonten ausdrücklich im Antwortfeld der Frage 20, dass sie diese Website bislang noch nicht kannten. Da diese Verbände und Institutionen jedoch keine

eigenen Angebote im Sinne der Frage 18 durchgeführt hatten, wurde sie nicht in die Auswertung der Frage 20 einbezogen.

Aber auch jeder vierte der Antwortenden, die eigene Angebote bei Frage 18 angegeben hatten, kannte die Website bislang noch nicht. Es ist zu hoffen, dass diese durch FUSS e.V. im Auftrag der Verkehrlenkung Berlin durchgeführte Befragung den Bekanntheitsgrad der Website bei den entscheidenden Multiplikatoren verbessern konnte.

Ebenfalls jeder Vierte hatte sich in dieser Hinsicht auf den jeweiligen Kooperationspartner verlassen bzw. eine Meldung für nicht erforderlich gehalten. Ein Befragter zog das folgende Fazit: „Habe ich bislang nicht als erforderlich angesehen, werde dies allerdings in Zukunft berücksichtigen.“

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-20" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### **IV.21 Wird sich in Zukunft aufgrund ihrer Erfahrungen an Ihren Angeboten etwas ändern?**

33 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

12 Verbände und Institutionen, also etwa zwei Fünftel der Antwortenden verneinten diese Frage deutlich. Eine Aussage darüber, welcher Typ von Verbänden bzw. Institu-

tionen diese Frage verneinten, lässt sich kaum treffen. Es lässt sich lediglich feststellen, dass drei (von sieben antwortenden) Quartiersmanagern (also ein Viertel der mit "Nein" Antwortenden) die Frage verneinten.

Von den 12 Verbänden und Institutionen, die diese Frage verneinten, deuteten zwei finanzielle Engpässe als Begründung dafür an, dass keine zusätzlichen Angebote von ihnen für Senioren/innen durchgeführt werden. Die beiden Antwortenden sind offenbar nicht bereit vorhandene Haushaltsmittel umzuschichten.

Zwei Quartiersmanager verneinten diese Frage mit sehr unterschiedlichen Begründungen: Zum einen sah man seine Aufgabe auf „funktionierende sichere, saubere aber auch kurze Wege“ beschränkt, zum anderen den Anteil der Senior/innen an der Bevölkerung im Bereich des Quartiersmanagementgebiets als zu gering an.

Auch aus vier weiteren Antworten lässt sich eine "defensive" Haltung gegenüber dem Thema erkennen. Entweder wartet man darauf, dass sich die Senioren/innen an den jeweiligen Verband / Institution wenden oder man ist sich unsicher über die Bedeutung des Problems.

Mehrere Verbände und Institutionen zeigten generell die Bereitschaft Projekte zur Seniorenverkehrssicherheit anzubieten. Einzelne schlugen auch konkrete Projekte vor

bzw. überlegen, den Aspekt "Senioren" in vorhandene Projekte aufzunehmen.

Rund die Hälfte der Antwortenden beantworteten diese Frage mehr oder weniger ausführlich.

Knapp die Hälfte von ihnen reagierten – abgestuft – mit Zustimmung. Vier von diesen Antwortenden beließen es bei einem nicht näher erläuterten „Ja“. Bei den restlichen vier wirkten die Antworten wenig konkret, eher wie anzudekende Möglichkeiten. So wurde einmal erwogen, bei stärkerer Nachfrage Radfahrkurse für Senioren/innen anzubieten. Ein Quartiersmanager überlegt, ein bestehendes Projekt auf die Zielgruppe Senioren/innen auszudehnen. Eine Institution hält eine „Einbindung des Themas in allgemeinere Angebotszusammenhänge (für) denkbar“. Eine weitere Institution möchte die Veranstaltungen in Zukunft besser über die Medien ankündigen.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-21" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### **IV.22 Welche Art inhaltlicher bzw. organisatorischer Unterstützung würden Sie sich für Ihre Verkehrssicherheits-Aktivitäten wünschen?**

Ihre Meinung zur Unterstützung eigener Verkehrssicherheits-Aktivitäten teilten uns 27 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Knapp jeder fünfte Befragte (5) hatte keinen Bedarf an (weiterer) inhaltlicher oder organisatorischer Unterstützung bzw. war explizit mit der bisherigen zufrieden. Mehr als vier von fünf Befragten meldeten einen Bedarf an.

Jeder vierte Antwortende (7) sah Bedarf an *inhaltlicher* Unterstützung. Dieser Bedarf wurde jedoch von keinem der Befragten genauer spezifiziert.

Jeder dritte Antwortende (9) sah Bedarf an *organisatorischer* Unterstützung. Die Spanne der genannten Wünsche war dabei sehr breit: Sie reichte von finanziellen Aspekten („kostenlose Informationsveranstaltungen“/ Honorarmittel) über mehr Werbung / Kooperation bis zur Forderung, dass Verkehrsverbände (hier: VCD und FUSS e.V.) stärker „präsent“ sein sollten.

Jeder neunte Antwortende konnte die Art der gewünschten Unterstützung nicht konkret benennen bzw. fragte, welche Möglichkeiten der Unterstützung denn überhaupt bestünden.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-22" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

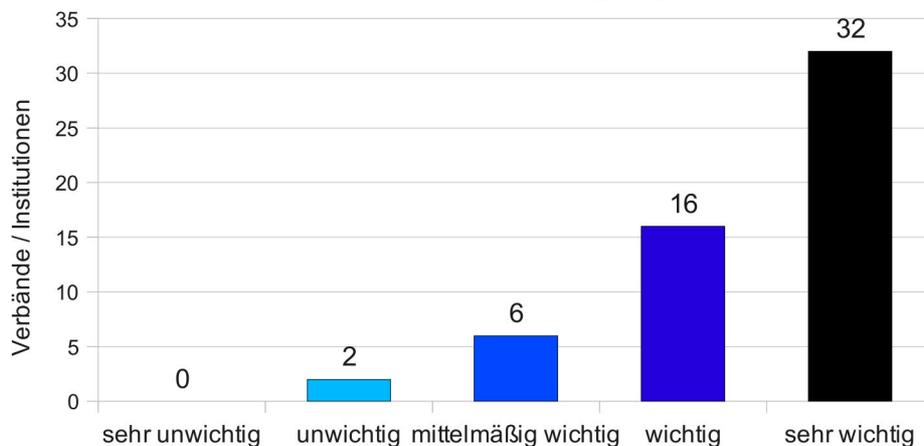
## Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit

### IV.23 Würden Sie aufgrund Ihrer Erfahrungen bei den anzusprechenden sechs Verkehrsteilnehmer-Gruppen zukünftig (andere) Prioritäten gesetzt haben wollen oder selbst setzen?

#### IV.23.1 Verkehrsteilnahme der Senioren/innen als Fußgänger/innen

56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit:  
Verkehrsteilnahme als Fußgänger/innen



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

In mehr als der Hälfte der Fälle wünschten die Befragungsteilnehmer/innen, dass dem Fußverkehr (zukünftig) eine besonders hohe Priorität bei der Verkehrssicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Bewertung als "sehr wichtig"), bei einem knappen Drittel der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lautete die Bewertung "wichtig". Nur bei einer sehr geringen Zahl hießen die Urteile "mittelmäßig wichtig" oder „unwichtig“, kein/e Teilnehmer/in votierte mit „sehr unwichtig.“

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 4,4, also etwa in der Mitte zwischen „sehr wichtig“ und „wichtig“.

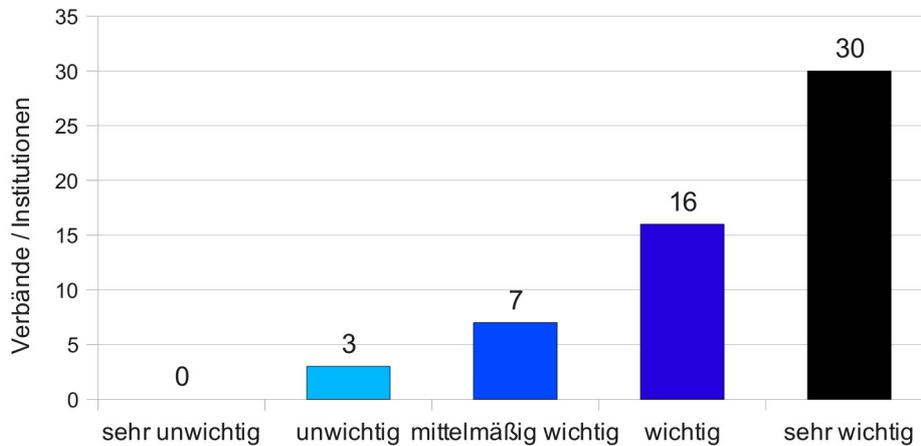
#### IV. 23.2 Verkehrsteilnahme der Senioren/innen als Nutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel

Ihre Meinung zu dieser Frage teilten uns 56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Auch die Nutzung des ÖPNV soll bei Maßnahmen zur Unfallbekämpfung im Straßenverkehr eine besonders hohe Priorität erhalten. Die Verteilung der Bewertungen durch die Befragungsteilnehmer/innen hat sehr große Ähnlichkeit mit dem Profil beim Fußverkehr.

Daher liegt auch der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, mit 4,3 (etwa in der Mitte zwischen „sehr wichtig“ und „wichtig“) nur geringfügig niedriger.

Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit:  
Verkehrsteilnahme als Nutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

#### IV.23.3 Verkehrsteilnahme der Senioren/innen als Radfahrer/innen

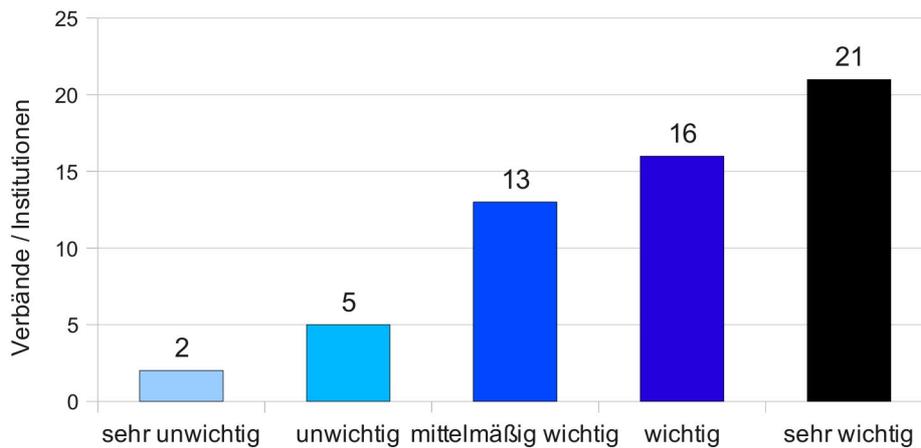
57 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Fast zwei Fünftel der teilnehmenden Verbände und Institutionen vertraten die Ansicht, dass dem Fahrradverkehr (zukünftig) eine besonders hohe Priorität bei der Verkehrs-

sicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Bewertung als "sehr wichtig"), jeweils etwa ein Viertel der Befragungsteilnehmer/innen stufen radfahrende Senioren als „wichtig“ bzw. „mittelmäßig wichtig“ ein. Nur wenige Verbände und Institutionen kreuzten „unwichtig“ oder „sehr unwichtig“ im Fragebogen an.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 3,9, dies entspricht der Bewertung als „wichtig“.

Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit:  
Verkehrsteilnahme als Radfahrer/innen

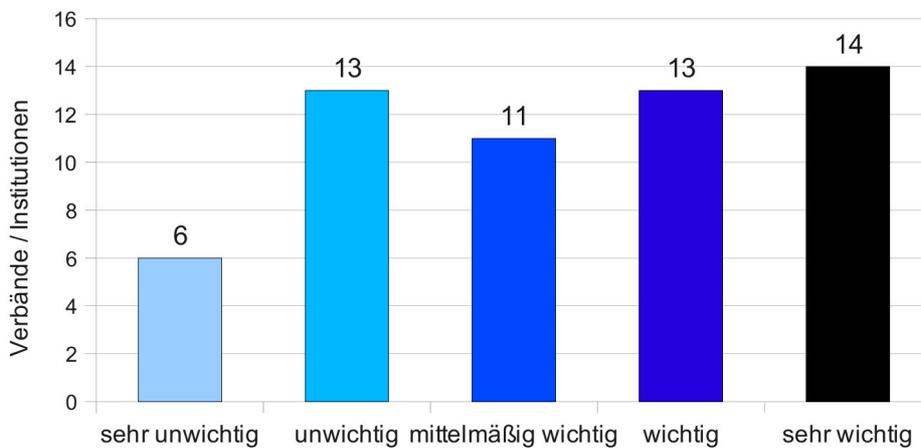


Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

**IV.23.4 Verkehrsteilnahme der Senioren/innen als Fahrer/innen von Pedelecs / E-Bikes**

Ihre Meinung zu dieser Frage teilten uns 57 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit:  
Verkehrsteilnahme als Fahrer/innen von Pedelecs / E-Bikes



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

Bei dieser Frage konzentrierten sich die Antworten sehr gleichmäßig auf vier Werte der Bewertungsskala: Jeweils etwa ein Viertel der Befragungsteilnehmer/innen schätzten die Bedeutung von Elektro-Fahrrädern bei der Prioritätensetzung als „sehr wichtig“, „wichtig“ oder "unwichtig"ein, rund ein Fünftel als "mittelmäßig wichtig". Nur etwa zehn Prozent votierten für "sehr unwichtig".

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 3,3, also etwa in der Mitte zwischen „wichtig“ und „mittelmäßig wichtig“.

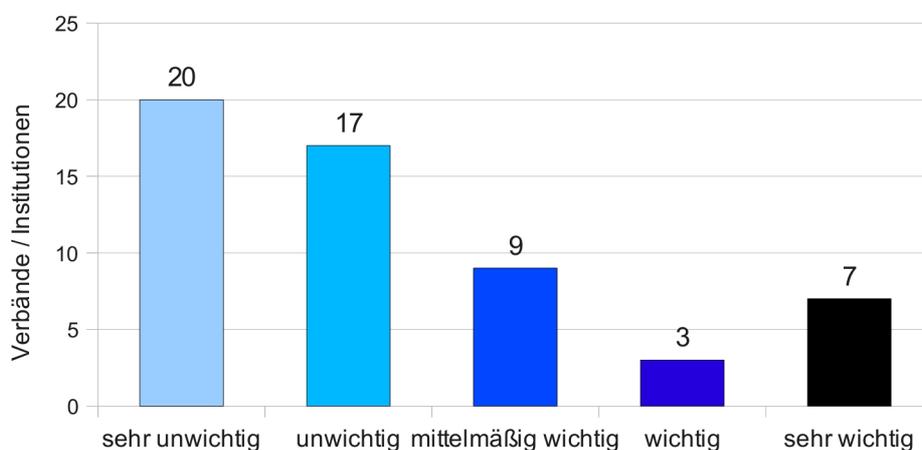
#### IV.23.5 Verkehrsteilnahme der Senioren/innen als Motorradfahrer/innen

56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Die mit Abstand geringste Bedeutung bei der Schwerpunktsetzung soll nach dem Willen der Befragungsteilnehmer/innen den motorradfahrenden Senioren/innen zukommen. Jeweils etwa ein Drittel votierte für „unwichtig“ oder „sehr unwichtig“, ein knappes Sechstel für „mittelmäßig wichtig“. Nur zusammengerechnet knapp zwanzig Prozent entschieden sich für „wichtig und „sehr wichtig“.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 2,3, also etwa in der Mitte zwischen „mittelmäßig wichtig“ und „unwichtig“.

Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit:  
Verkehrsteilnahme als Motorradfahrer/innen



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

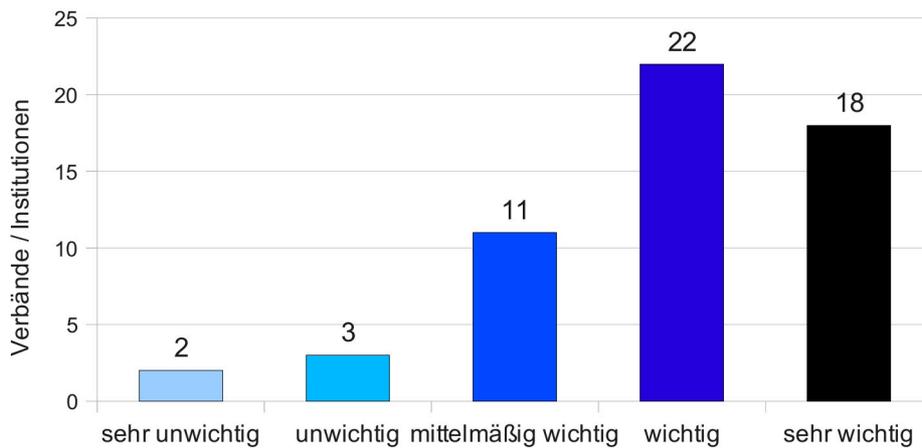
#### IV.23.6 Verkehrsteilnahme der Senioren/innen als Pkw-Fahrer/innen

Ihre Meinung zu dieser Frage teilten uns 56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

Knapp zwei Fünftel der teilnehmenden Verbände und Institutionen vertraten die Ansicht, dass dem Pkw-Verkehr (zukünftig) eine hohe Priorität bei der Verkehrssicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Bewertung als "wichtig"), ein Drittel der Befragungsteilnehmer/innen stufen autofahrende Senioren als „sehr wichtig“, ein Fünftel als „mittelmäßig wichtig“ ein. Nur wenige Verbände und Institutionen kreuzten „unwichtig“ oder „sehr unwichtig“ im Fragebogen an.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 3,9, dies entspricht etwa der Bewertung als „wichtig“.

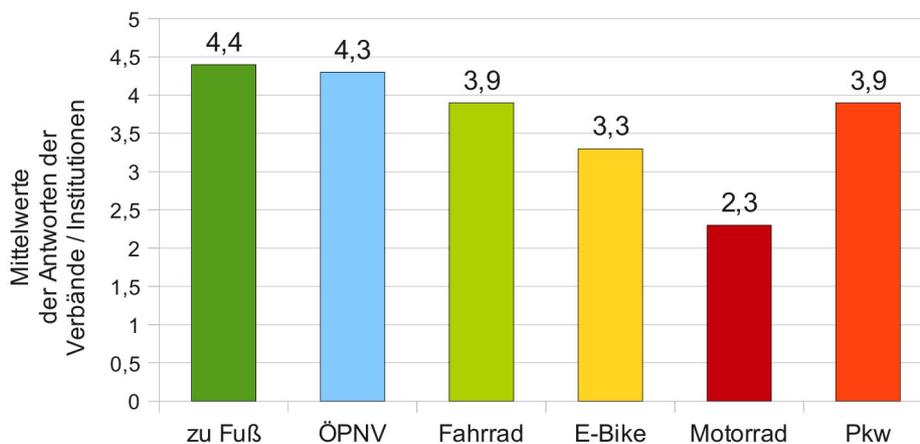
### Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit: Verkehrsteilnahme als Pkw-Fahrer/innen



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

Ein Vergleich der Mittelwerte der Bewertungen der sechs Verkehrsteilnehmer-Gruppen in Frage 23 zeigt, dass nach Ansicht der Befragungsteilnehmer/innen Senioren/innen, die zu Fuß oder mit dem ÖPNV unterwegs sind, in Zukunft eine besonders hohe Priorität bei der Verkehrssicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Mittelwerte etwa zwischen "wichtig" und "Sehr wichtig"). Große Beachtung soll auch fahrrad- und autofahrenden älteren Menschen zuteil werden (Mittelwerte etwa bei "wichtig").

### Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit bei Verkehrsteilnahme ...



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

Eine geringere Bedeutung bei der Schwerpunktsetzung wird dagegen motorisierten Zweirädern (Pedelecs / E-Bikes: Mittelwerte etwa zwischen "wichtig" und "mittelmäßig wichtig") und Motorrädern (Mittelwerte etwa zwischen "unwichtig" und "mittelmäßig wichtig") zugestanden, bei denen vermutlich von geringen Nutzerzahlen unter Senioren ausgegangen wird.

#### **IV.24 Würden Sie aufgrund Ihrer Erfahrungen bei den drei Maßnahmenbereichen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senioren zukünftig (andere) Prioritäten gesetzt haben wollen oder selbst setzen?**

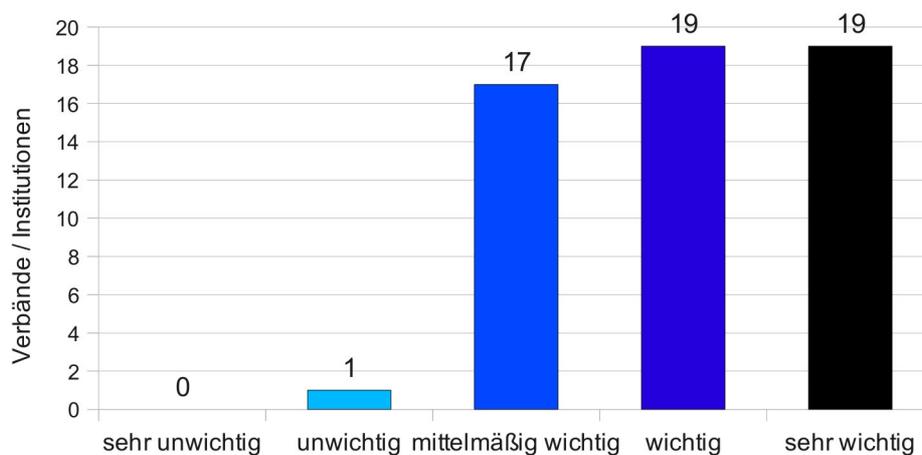
##### **IV.24.1 Kommunikation und Wissensvermittlung zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens von Senioren**

56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Die Antworten konzentrierten sich hier sehr gleichmäßig auf die drei rechten Säulen des Bewertungsskala-Diagramms: Jeweils etwa ein Drittel der Befragungsteilnehmer/innen schätzt die Bedeutung von Maßnahmen zur „Kommunikation und Wissensvermittlung zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens von Senioren“ bei der Prioritätensetzung als „sehr wichtig“, „wichtig“ bzw. „mittelmäßig wichtig“ ein. Nur ein Verband / eine Institution kreuzte „unwichtig“ im Fragebogen an, niemand votierte für „sehr unwichtig“.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 4,0, dies entspricht der Bewertung als „wichtig“.

Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit:  
Kommunikation: Verbesserung des Verkehrsverhaltens

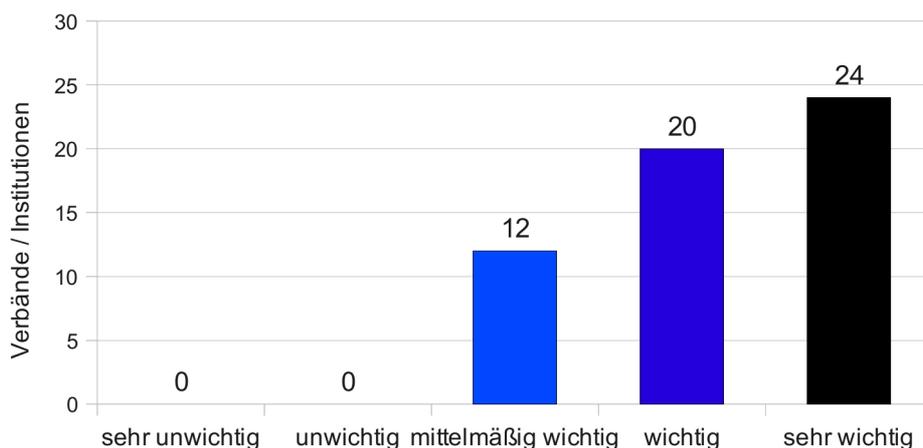


Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

##### **IV.24.2 Kommunikation über anzupassende Verhaltensweisen in anderen Lebensbereichen (z.B. Gesunderhaltung)**

Ihre Meinung zu dieser Frage teilten uns 56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit.

### Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit: Kommunikation: Verhalten andere Lebensbereiche



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

In mehr als zwei Fünftel der Fälle wünschten die Befragungsteilnehmer/innen, dass der Maßnahme „Kommunikation über anzupassende Verhaltensweisen in anderen Lebensbereichen“ (zukünftig) eine besonders hohe Priorität bei der Verkehrssicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Bewertung als "sehr wichtig"), bei einem weiteren guten Drittel der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lautete die Bewertung "wichtig". Nur bei einem Fünftel hieß das Urteil "mittelmäßig wichtig", während kein/e Teilnehmer/in für „unwichtig“ oder „sehr unwichtig“ votierte.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, lag bei 4,2, also etwa in der Mitte zwischen „sehr wichtig“ und „wichtig“.

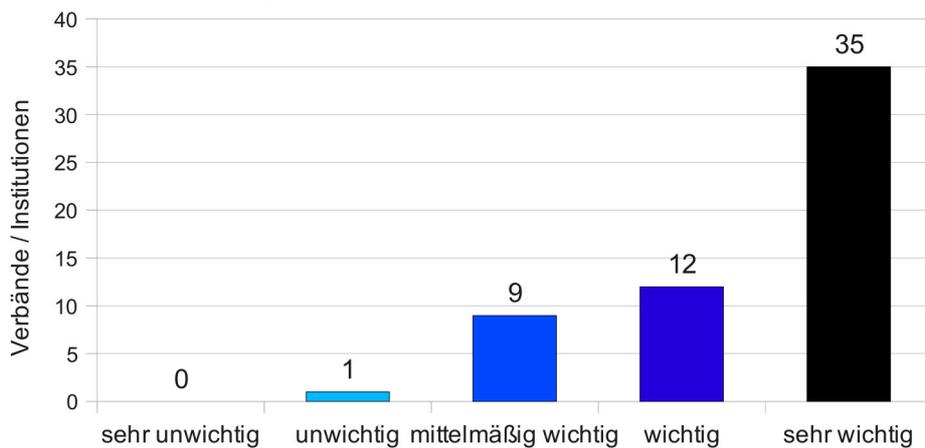
#### **IV.24.3 Dienstleistungen zur Erhöhung der Mobilität von Senioren (z.B. Begleitservices)**

57 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Zwei Drittel der teilnehmenden Verbände und Institutionen vertraten die Ansicht, dass der Maßnahme „Dienstleistungen zur Erhöhung der Mobilität von Senioren“ (zukünftig) eine besonders hohe Priorität bei der Verkehrssicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Bewertung als "sehr wichtig"), jeweils ein Fünftel bzw. ein Sechstel der Befragungsteilnehmer/innen stufen diesen Maßnahmenbereich als „wichtig“ bzw. „mittelmäßig wichtig“ ein. Nur ein Verband / eine Institution kreuzte „unwichtig“ im Fragebogen an, niemand votierte für „sehr unwichtig“.

Der Mittelwert der Bewertungen der Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, lag bei 4,4, also etwa in der Mitte zwischen „sehr wichtig“ und „wichtig“.

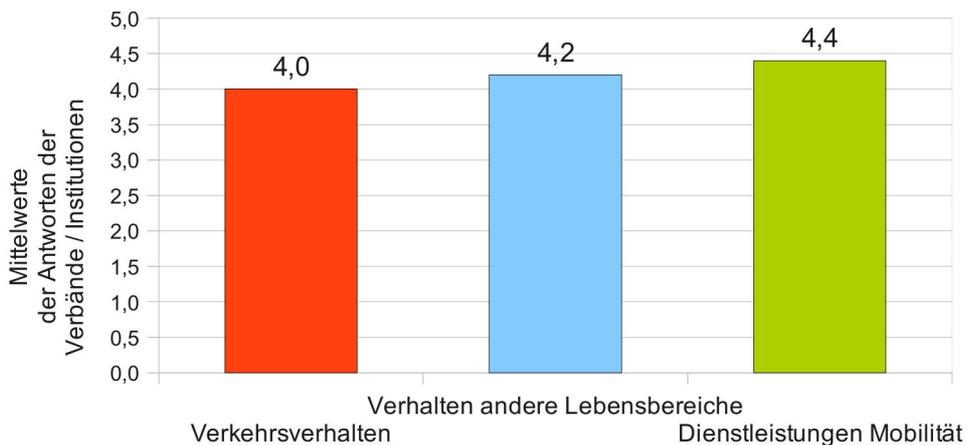
### Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit: Dienstleistungen zur Erhöhung der Mobilität von Senioren



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

Der Vergleich der Mittelwerte der Bewertungen zu Frage 24 zeigt, dass nach Ansicht der Befragungsteilnehmer/innen allen drei Maßnahmenbereichen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senioren/innen eine ähnlich hohe Priorität bei der Verkehrssicherheitsarbeit eingeräumt werden soll (Mittelwerte etwa zwischen "wichtig" und "wichtig"/"sehr wichtig"). Den höchsten Mittelwert weist der Bereich „Dienstleistungen zur Erhöhung der Mobilität von Senioren“ auf.

### Zukünftige Schwerpunkte der Senioren-Verkehrssicherheitsarbeit im Maßnahmenbereich ...



Quelle: FUSS e.V. - Befragung August - Oktober 2011

## Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen/-projekte zur Verminderung von Senioren-Verkehrsunfällen

### IV.25 Welche Möglichkeiten sehen Sie, um die in den vorangehenden Fragen ggf. festgestellten Defizite bei der Senioren-Verkehrssicherheit zu minimieren?

**Welche Ansatzpunkte halten Sie für erfolgversprechend, damit ältere Menschen sicherer am Straßenverkehr teilnehmen können?**

**Welche Beiträge kann Ihr/e Institution/Verband dazu leisten?**

Ihre Meinung zu festgestellten Defiziten, Ansatzpunkten und eigenen Beiträgen zur Senioren-Verkehrssicherheit teilten uns 41 der insgesamt 60, also gut zwei Drittel der an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit. Die hohe Antwortquote lässt sich mit großer Wahrscheinlichkeit auf die drei Teilfragen zurückführen (bei den anderen offenen Fragen wurde auf Teilfragen verzichtet).

Die Befragungsteilnehmer/innen differenzierten bei ihren Antworten in der Regel nicht zwischen den beiden ersten Teilfragen, sondern beantworteten sie meist im Zusammenhang.

In dieser Auswertung haben wir der **ersten Teilfrage** „Welche Möglichkeiten sehen Sie, um die in den vorangehenden Fragen ggf. festgestellten Defizite bei der Senioren-Verkehrssicherheit zu minimieren?“ Antworten, in denen konkrete, in der Verkehrssicherheitsarbeit bereits angewandte Maßnahmen genannt werden, zugeordnet.

Knapp ein Viertel (9) der Antwortenden unterbreiteten hier Vorschläge. In der Regel wurden zusätzliche, niedrigschwellige und ortsnahe Veranstaltungen für die Zielgruppe und mehr Motivierung der Senioren/innen für die Teilnahme an diesen Veranstaltungen vorgeschlagen. Anscheinend fanden einige Befragte die bisherigen Veranstaltungen nicht attraktiv genug bzw. es wurde dabei nach Ansicht der Befragungsteilnehmer/innen zu sehr auf trockene Wissensvermittlung gesetzt. Gefordert wurden daher z.B. „Praxis und Verhaltenstraining“ und „Anschauungsbeispiele“. Eine ähnliche Kritik wurde bereits bei den Antworten zu den Fragen 8, 12, und 12.a vorgebracht.

Der **zweiten Teilfrage**: „Welche Ansatzpunkte halten Sie für erfolgversprechend, damit ältere Menschen sicherer am Straßenverkehr teilnehmen können?“ wurden eher allgemeine, über die Verkehrssicherheitsarbeit im engeren Sinne hinausgehende Vorschläge zugeordnet.

Knapp zwei Drittel der Antwortenden (26) stellten hier ihre Ideen vor. Gut die Hälfte dieser Antworten betraf Ansätze zur Änderung des Verhaltens. Beispielsweise wurden hier genannt:

- Beeinflussung des gesundheitlichen Verhaltens der Zielgruppe („Stärkung der Mobilität und Sturzsicherheit im Rahmen von Gesundheitskursen“, Einbeziehung von Hausärzten, Physio- und Ergotherapeuten).
- Erweiterte Partizipationsmöglichkeiten bzw. Befragungen der Zielgruppe („Wichtig ist die Beteiligung der Zielgruppe, z.B. über gemeinsame Rundgänge. Dadurch können bestehende Defizite sehr gut ermittelt werden.“)

- Ansprache von Gruppen, die nicht den zu Fuß gehenden Senioren/innen, sondern den potenziellen Unfallverursachern zuzurechnen sind (Radfahrer/innen und Busfahrer/innen)
- Allgemeinere Ansätze wie „neue Mobilitätskultur“ bzw. „mehr Polizei auf der Straße“.

Zwei von fünf der Befragungsteilnehmer/innen hatte Ideen zur Verkehrsregelung bzw. zur Verkehrsinfrastruktur:

- Hinsichtlich der Verkehrsregelung wurden viele Vorschläge zu Lichtsignalanlagen vorgebracht („mehr grün“), aber auch zu weiteren Querungsanlagen und allgemein zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus.
- Die Vorschläge zur Infrastruktur bezogen sich meist auf eine Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten und der Qualität der Gehwege. Ferner wurden Ideen zur barrierearmen bzw. -freien Umgestaltung unterbreitet („abgesenkte Bordsteinkanten“, barrierefreie Zugänge zu Haltestellen).

Die **dritte Teilfrage** „Welche Beiträge kann Ihr/e Institution/Verband dazu leisten?“, bei der es um eigene, zukünftige Aktivitäten geht, wurde überwiegend zurückhaltend beantwortet.

Zwei Fünftel der Antwortenden (17) beantwortete diese Teilfrage. Die Antworten lassen sich in drei Gruppen gliedern:

- Gut ein Drittel (6) äußerte sinngemäß, dass sie keinen zusätzlichen bzw. überhaupt keinen Beitrag dazu leisten könnten.
- Knapp ein Fünftel (3) wollte ihre bisherigen Angebote beibehalten.
- Gut zwei Fünftel (7) zeigte mehr Handlungsbereitschaft bzw. brachte Ideen vor. Überwiegend beschränkte sich jedoch das Angebot darauf, (zusätzliche) Informationen weiter zu verbreiten bzw. Teil einer Vernetzung zu sein.

Bei „wohlwollender“ Interpretation der Antworten gab es drei konkretere Planungen: Zum einen wurden (zusätzliche) Veranstaltungen gemeinsam mit der Polizei angekündigt, des Weiteren „praktische Angebote für Autofahrer und Fußgänger“ sowie „Trainings für Radfahrer“ - mit der Einschränkung, die beiden letztgenannten Projekte nur durchführen zu können, falls Honorarmittel zur Verfügung stünden.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-25" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### **IV.26 Im Folgenden stellen wir Ihnen vier neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen/-projekte für Senioren vor, die bisher nur punktuell durchgeführt wurden.**

Finden Sie die vorgestellten Projekte zwar interessant und erfolgversprechend, sie fallen aber nicht ins Aufgabenprofil Ihrer Institution / Ihres Verbandes? Oder können Sie sich vorstellen, dass Ihre Institution oder Ihr Verband einzelne oder alle der vorgestellten Aktivitäten unterstützt oder selbst anbietet?

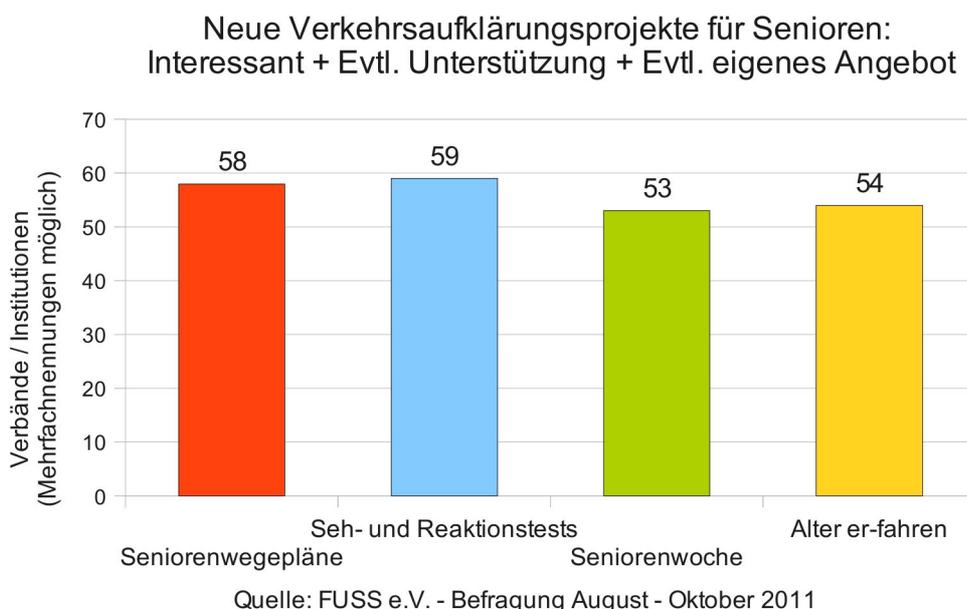
56 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage, indem sie sich wenigstens zu einer der vorgeschlagenen Maßnahmen äußerten.

Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. Einige Verbände und Institutionen führten daher in ihren Antworten auch mehrere Angaben zum Niveau der Befürwortung ("interessant", "evtl. Unterstützung" bzw. "evtl. eigenes Angebot") der vier neuen Verkehrsaufklärungsmaßnahmen auf. Insgesamt konnten 224 Nennungen in die Auswertung einbezogen werden.

Addiert man - wie im Diagramm dargestellt - alle drei Niveaus der Befürwortung so unterscheidet sich die Anzahl der Nennungen der Verkehrsaufklärungsmaßnahmen durch die Befragungsteilnehmer/ innen kaum. "Seh- und Reaktionstests" und "Seniorenwegepläne" wurden knapp 60 Mal genannt, die "Seniorenwoche" und "Alter erfahren" wurden jeweils 53 bzw. 54 Mal angekreuzt.

Die Option "evtl. eigenes Angebot", bei der eine eigenständige Durchführung einer Maßnahme am wahrscheinlichsten ist, wurde bei der "Seniorenwoche" fünfmal und bei "Seniorenwegepläne", "Seh- und Reaktionstests" bzw. "Alter erfahren" je viermal gewählt.

Die Optionen "evtl. eigenes Angebot" und "evtl. Unterstützung", die ein Auswahlkriterium für die Teilnahme an den Nach-Interviews waren, wurden - z.T. bei mehreren Projekten - u.a. von elf Quartiersmanagern/innen, neun Vertretern/innen der Bezirke, darunter zwei Stadträten und zwei Seniorenvertretungen, sowie sieben Ansprechpartnern/innen von Sozialverbänden im Fragebogen angekreuzt.



#### **IV.26.1 Seniorenwegepläne**

Wege, die unterschiedliche Ziele von Senioren/innen miteinander verbinden, werden gemeinsam mit diesen untersucht, hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit bewertet und in einen Stadtplan mit großem Maßstab eingetragen.

18 Befragungsteilnehmer/innen erklärten sich bereit, die Erstellung von Seniorenwegeplänen evtl. zu unterstützen, weitere vier hielten sogar ein eigenes Angebot für möglich. 36 Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, fanden diese Maßnahme immerhin interessant.

#### **IV.26.2 Seh- und Reaktionstests**

Ältere Menschen reagieren oft langsamer und sehen meist schlechter als Jüngere. Die Tests ermöglichen es Senioren, ihre Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr realistischer einzuschätzen.

Seh- und Reaktionstests evtl. als eigenes Angebot durchführen wollten vier Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, 14 hielten eine Unterstützung für erwägenswert und 41 Mal wurde Interesse an der Maßnahme bekundet.

#### **IV.26.3 Seniorenwoche**

Seit vielen Jahren können sich ältere Menschen auf der Berliner Seniorenwoche über viele Aspekte ihres Lebens informieren. Im Rahmen dieser jährlichen Veranstaltung (2011 ab Sonnabend, den 27. August auf dem Breitscheidplatz) können auch Informationen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit angeboten werden.

Ihre Aktivitäten auf der Seniorenwoche als eigenes Angebot präsentieren wollen fünf der Verbände und Institutionen, die ausgefüllte Fragebögen zurückschickten, vier denken über eine Unterstützung nach, 44 Befragungsteilnehmer/innen fanden diese Idee interessant.

#### **IV.26.4 Alter er-fahren**

Jüngere Menschen ziehen sogenannte „Altersanzüge“ an, die die Bewegungen erschweren sowie die Wahrnehmungen verringern und können gemeinsam unterwegs mit Senioren mehr Verständnis für diese erwerben.

Vier Verbände und Institutionen, die an der Befragung teilnahmen, können sich vorstellen, ein eigenes Projekt durchzuführen, bei dem auch jüngere Verkehrsteilnehmer das Alter er-fahren, und 13 überlegen, ob die Unterstützung eines solchen Projekts für sie in Frage kommt. Interessiert waren immerhin noch 37 Befragungsteilnehmer/innen.

#### **IV.27 An welchen konkreten Anlaufpunkten und Orten außerhalb Ihrer Institution / Ihres Verbandes sollte versucht werden, die Verkehrssicherheit von Senioren anzusprechen?**

37 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen beantworteten diese Frage.

Knapp die Hälfte der Befragten (17) sahen als effektivsten konkreten Anlaufpunkt die Einrichtungen, in denen die Zielgruppe Senioren/innen auf jeden Fall anzutreffen ist: Seniorenbegegnungs- und freizeitstätten sowie Seniorenwohneinrichtungen. Jeder vierte Antwortende (9) nannte öffentliche Orte, die ältere Menschen sehr häufig aufsuchen: Arztpraxen, Stadtteil- und Einkaufszentren.

Das Thema direkt im öffentlichen Verkehrsraum ("Verkehrsschwerpunkte") behandelt sehen wollte jeder neunte Befragte (3). Knapp jede fünfte Nennung (7) zielte eher auf die Multiplikatorenebene. Genannt wurden: Seniorenbeiräte, Mobilitätsrat, Verbände etc.. Drei der Befragten wollten Fahrschulen einbeziehen.

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-27" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

#### **IV.28 Gibt es gesellschaftliche Gruppen, Verbände, Institutionen, die Sie sich bei der Verkehrssicherheitsarbeit als Partner vorstellen könnten oder die nach Ihrer Auffassung bei der Bekämpfung von Seniorenverkehrsunfällen noch einbezogen werden sollten?**

Ihre Meinung zu Partnern bei der Verkehrssicherheitsarbeit teilten uns 33 der insgesamt 60 an der Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen mit. Zwei der Befragten teilten explizit mit, dass sie keine Idee in dieser Hinsicht hätten. Daher werden hier nur 31 Antworten betrachtet, in denen jedoch meist mehrere Vorschläge aufgeführt wurden.

Die Antworten lassen sich in vier Gruppen einteilen.

- *Verkehrsverbände*: Insgesamt zehnmal wurden Verkehrsverbände genannt. Je viermal wurden ADFC und ADAC aufgeführt.
- *Institutionen*: Insgesamt 14 Mal wurden staatliche Institutionen vorgeschlagen. Siebenmal waren das jeweils Bezirksämter und die Polizei.
- *Seniorenverbände und -begegnungsstätten* wurden ebenfalls siebenmal genannt. (Seniorenbegegnungsstätten waren auch schon bei den Antworten zu Frage 27 angeführt worden).
- *Gesundheitssektor*: Insgesamt wurden siebenmal Krankenkassen bzw. Ärzte als neue potenzielle Partner vorgeschlagen (Arztpraxen wurden auch schon bei den Antworten zu Frage 27 genannt).

Zwei der Befragten führten keine Gruppen, Verbände oder Institutionen auf, sondern äußerten sich kritisch / resigniert bzgl. der Erfolgsaussichten der Einbeziehung weiterer Akteure (Beispielhaftes Zitat: „Egal welche Gruppierungen bereit sind, die Prävention an die Senioren zu bringen, bleibt erfahrungsgemäß der geringe Erfolg.“).

Eine Übersicht mit den Antworten aller Befragungsteilnehmer/innen auf diese Frage finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Offene Fragen-Frage-28" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

## IV.29 Zusätzliche Anmerkungen

Eine Übersicht mit zusätzlichen Anmerkungen ohne direkten Bezug zu einer der Fragen, die im Fragebogen selbst oder in einem Anschreiben von den Verbänden und Institutionen übermittelt wurden, finden Sie in der Datei "Ergebnisse Befragung - Zusätzliche Anmerkungen" im Ordner „Ergebnisse Befragung - Offene Fragen“ auf der beiliegenden CD.

## V. Nach-Interviews

Auf Grundlage der am 17. und 19. Oktober abgestimmten Auswahlkriterien wurden unter den 60 an der schriftlichen Befragung teilnehmenden Verbände und Institutionen 30 für die (telefonischen) Nach-Interviews ausgewählt. Dies entspricht der Vorgabe im Auftrag, nach der bei ca. der Hälfte der rücksendenden Adressaten hinsichtlich ihrer Vorstellungen bzw. der Machbarkeit Nach-Interviews durchgeführt werden sollen.

Die Auswahlkriterien sahen u.a. vor, bevorzugt Verbände / Institutionen nachzuinterviewen, die substantielle eigene Vorschläge für neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen vorgelegt hatten (Antworten v.a. auf die Fragen 21 und 25). Ferner wurden Verbände / Institutionen einbezogen, die zu den vier im Fragebogen beispielhaft aufgeführten neuen Verkehrsaufklärungsmaßnahmen (Frage 26) mit " evtl. Unterstützung", insbesondere aber mit "evtl. eigenes Angebot" geantwortet hatten. Dabei wurden Verbände / Institutionen bevorzugt in die Stichprobe aufgenommen, die sich zu *mehreren* der beispielhaften Maßnahmen mit "evtl. Unterstützung" oder "evtl. eigenes Angebot" geäußert hatten.

Da bevorzugt Verbände und Institutionen berücksichtigt wurden, die *mehrere* der beispielhaften Maßnahmen bzw. eigene Vorschläge für neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen vorgelegt hatten, wurde mit 47 Projekten eine deutlich höhere Anzahl Maßnahmen bei den Nach-Interviews besprochen, als Verbände und Institutionen teilnahmen.

Für den (Telefon-)Interviewer wurden "Nach-Interview-Fragebögen" entwickelt, die als Grundlage für die Gespräche mit den ausgewählten Verbänden / Institutionen dienten. Aus einem "Basisformular" erstellte der Interviewer *vor* dem Telefonat bzw. Treffen für jeden Verband bzw. Institution ein eigenes Formular, das die Antworten des Verbandes / der Institution aus der schriftlichen Befragung enthielt. Die Antworten wurden dann nach dem Gespräch vom Interviewer in diesem Formular protokolliert. Diese Gesprächsprotokolle dienen sowohl der Dokumentation für den Auftraggeber noch in diesem Jahr, als auch als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte des Auftragnehmers im nächsten Jahr („Ermittlung bzw. Ableitung von neuen Formen der Verkehrsaufklärung für Senioren, auch unter Berücksichtigung bisheriger Formen“).

Die Nach-Interviews wurde von Anfang bis Ende November durchgeführt.

Eine Teilnehmern/innen- Übersicht finden Sie im Ordner "Übersicht der Teilnehmer der Nach-Interviews", die Protokolle der einzelnen Interviews im Ordner „Protokolle Nach-Interviews“ auf der beiliegenden CD.

## Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen/-projekte, die bisher nur punktuell durchgeführt wurden

### V.1 Seniorenwegepläne

Wege, die unterschiedliche Ziele von Senioren/innen miteinander verbinden, werden gemeinsam mit diesen untersucht, hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit bewertet und in einen Stadtplan mit großem Maßstab eingetragen.

#### V.1.1 Übersicht Verwirklichungs-Chancen des Projekts

Seniorenwegepläne  Angabe im Nach-Interview: Verwirklichung ...	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich
	2012					2013				
<b>Verband / Institution, Ansprechpartner</b>										
AWO Spandau - Drubar					X					X
Bezirksamt Lichtenberg, Stadtteilmanagement - Ulbrich			X					X		
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertr. - Hoeth		X					X			
IKK Brandenburg und Berlin - Köhler - Spitzner				X					X	
Jüdische Gemeinde - Wolff				X					X	
Quartiersmanagement Brunnenstraße - Naziri				X				X		
Quartiersmanagement Flughafenstraße - Helfen				X				X		
Quartiersmanagement Mehrower Allee - Melendez				X				X		
Quartiersmanagement Schöneberger Norden - Pulm			X					X		
Quartiersmanagement Letteplatz - Schlichting			X				X			
Quartiersmanagement Moabit-West-Beusselstraße - Pfitzner			X				X			
Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße - Brauns				X					X	
Volkssolidarität - Andres				X					X	

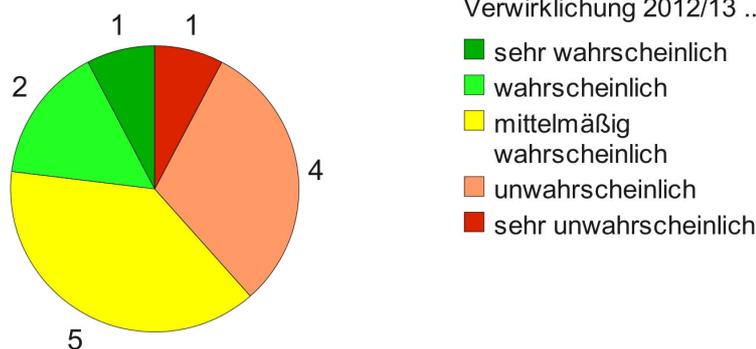
#### V.1.2 Verwirklichung des Projekts: sehr wahrscheinlich

##### V.1.2.1 Quartiersmanagement Letteplatz

Frau Schlichting vom Quartiersmanagement Letteplatz gab im Nach-Interview an, dass sie eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 nur für "mittelmäßig wahrscheinlich" halte, eine Umsetzung im Folgejahr stufte die Quartiersmanagerin aber als "sehr wahrscheinlich" ein.

## Seniorenwegepläne

Verbände / Institutionen im FUSS e.V.-Nach-Interview November 2011



Für die Durchführung des Projekts "Seniorenwegepläne" wünschte sie sich **Kooperationspartner**. Die Befragte gab zwei Senioreneinrichtungen (beide am Schäfersee, ein Vivantes-Seniorenheim und einen senatseigenen Seniorenklub) als mögliche Partner an. Die Befragte war außerdem optimistisch, dass Teilnehmer/innen des regelmäßigen Senioren-Stammtisches bereit wären, an einer "AG Seniorenwegepläne" teilzunehmen.

Als **Ort für Versammlungen** mit der direkten Zielgruppe kommen nach Angaben der Befragten evtl. Gemeinschaftsräume der genannten Senioreneinrichtungen am Schäfersee in Frage. Die Erstellung der Pläne müsse jedoch in externen Büros (Planer, Verein, Bezirksamt) stattfinden.

Die Finanzierung der neuen Verkehrsaufklärungsmaßnahme könne aus **Eigenmitteln** des Quartiersmanagements - den sogenannten QF-Fonds - erfolgen. Die Befragte hielt eine Förderung der o.g. Maßnahme als Teil eines Projektantrags mit mehreren Einzelmaßnahmen aus einem der Quartiersfonds für aussichtsreich. Das Thema "Verkehr" sei zwar nur ein Unterpunkt bei den Handlungsfeldern, jedoch gehöre die Aktivierung von Senioren/innen in die erste Priorität. Sie empfahl eine Antragsstellung insbesondere im Quartiersfonds QF2 ("großer Aktionsfonds": Fördersumme 1.000 bis 10.000 Euro, Projektdauer: ein Jahr), wobei dieser für das Jahr 2012 jedoch bereits ausgeschöpft sei.

Vorarbeiten könnten jedoch evtl. aus dem QF1-Fonds ("kleiner Aktionsfonds": Fördersumme bis 1.000 Euro, Projektdauer: ein Jahr) finanziert werden, die Entscheidungen dazu fallen monatlich. Ende März 2012 sei ein Termin zur Entscheidung über nicht genutzte Mittel aus dem QF3-Fonds ("Projektfonds": Fördersumme über 10.000 Euro, Projektdauer: bis zu drei Jahren). Antragsteller könnten das Vivantes-Seniorenheim und der senatseigener Seniorenklub sein.

Eine Koordinierung und Durchführung der Maßnahme durch den FUSS e.V. wurde von der Befragten ausdrücklich gewünscht.

### V.1.3 Verwirklichung des Projekts: wahrscheinlich

#### V.1.3.1 Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertretung

Der Mitarbeiter der bezirklichen Seniorenvertretung, Herr Hoeth, vertrat im Nach-Interview die Meinung, dass eine **Verwirklichung** des Projekts in den beiden Jahren 2012 und 2013 "wahrscheinlich" sei.

Er hielt es für sinnvoll, bei der Projektdurchführung **Kooperationspartner** einzubinden. Der Befragte sah hier in der ersten Priorität das Bezirksamt, Abteilung Senioren, in der Pflicht, äußerte jedoch Zweifel, ob für solche Aufgaben Personalkapazitäten zur Verfügung stünden. In einer beratenden Funktion konnte sich der Befragte den FUSS e.V. gut vorstellen. Er gab an, dass das Bürgeramt Tempelhof-Schönberg bereit sei, Informationsflyer auszulegen.

Herr Hoeth ging davon aus, dass **Räumlichkeiten**, bei denen es sich nicht um Veranstaltungs-, sondern um Arbeitsräume handeln würde, im Bezirksamt zur Verfügung stehen.

Der Befragte war der Meinung, dass für die Durchführung der Maßnahme **Fremdmittel** erforderlich seien, über deren Höhe er jedoch keine Angaben machen konnte.

### *V.1.3.2 Quartiersmanagement Moabit-West-Beusselstraße*

Die Quartiersmanagerin Frau Pfitzner hielt im Nach-Interview eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 nur für "mittelmäßig wahrscheinlich", 2013 sei eine Umsetzung dagegen "wahrscheinlich".

Für die Durchführung der Maßnahme "Seniorenwegepläne" wünschte sie sich **Kooperationspartner**. Dafür kommen nach Angaben der Befragten die im Projekt "Moabit macht mobil", insbesondere im Unterprojekt "Moabiter Bewegungslandschaften", Aktiven in Frage.

Als Ort für die Maßnahme hält Frau Pfitzner einen kleinen **Raum** im Vor-Ort-Büro des Quartiersmanagements, evtl. auch Räume bei den Projektpartnern von "Moabit macht mobil", für geeignet.

Die Finanzierung des Seniorenprojekts könne aus **Eigenmitteln** erfolgen. Die Befragte gab an, dass die Seniorenwegepläne evtl. eingeschränkt im Rahmen des Unterprojekt "Moabiter Bewegungslandschaften" durchgeführt werden können. Daher könne sie die Kosten nicht beziffern.

## **V.2 Seh- und Reaktionstests**

Ältere Menschen reagieren oft langsamer und sehen meist schlechter als Jüngere. Die Tests ermöglichen es Senioren, ihre Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr realistischer einzuschätzen.

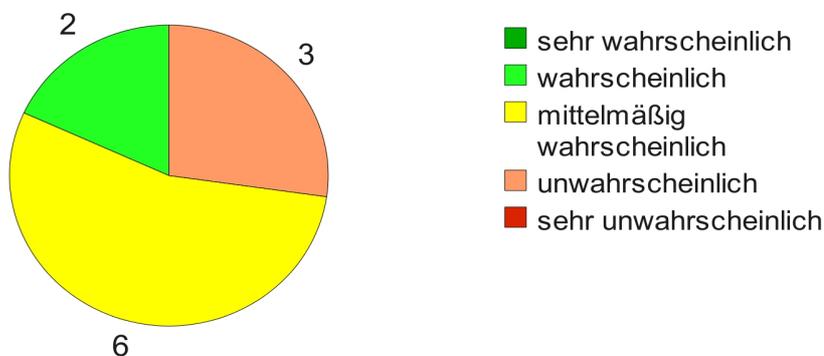
## V.2.1 Übersicht Verwirklichungs-Chancen des Projekts

Seh- und Reaktionstests  Angabe im Nach-Interview: Verwirklichung ...	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich
	2012					2013				
<b>Verband / Institution, Ansprechpartner</b>										
ADFC - Zanke				X				X		
AWO Marzahn-Hellersdorf – Blum			X					X		
AWO Spandau - Drubar (a)			?						?	
Bezirksamt Lichtenberg, Stadtteilmanagement - Ulbrich				X				X		
Bezirksamt Spandau, Seniorenvertretung - Trautmann				X					X	
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertr. - Hoeth		X					X			
Jüdische Gemeinde - Wolff			X				X			
Quartiersmanagement Brunnenstraße - Naziri					X			X		
VHS Steglitz-Zehlendorf – Billig				X						
Volkssolidarität - Andres				X					X	
Volkssolidarität Friedrichshain - Freiberg			X					X		
Volkssolidarität Pankow - Schmidt			X					X		

(a) Da sich die Befragte erst während des Interviews für diese Maßnahme entschied, konnte sie die Fragen zu den Verwirklichungschancen, Orten, Kooperationspartnern und Finanzmitteln nicht beantworten. Sie bot jedoch Räume in den AWO-Seniorenfreizeitstätten und -heimen an.

### Seh- und Reaktionstests

Verbände / Institutionen im FUSS e.V. - Nach-Interview November 2011



## V.2.2 Verwirklichung des Projekts: wahrscheinlich

### V.2.2.1 Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertretung

Herr Hoeth, Seniorenvertreter des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg, gab im Nach-Interview an, dass er eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 für „wahrscheinlich“ halte. Auch im darauf folgenden Jahr stufte er die Verwirklichung als „wahrscheinlich“ ein.

Für die Durchführung des Projekts „Seh- und Reaktionstests“ wünschte er sich **Kooperationspartner**. Der Befragte gab sowohl die DEKRA als auch den TÜV als mögliche Partner an. Konkrete Kontakte bestünden zu den genannten Verbänden jedoch noch nicht.

Als **Ort für das Angebot** nannte der Seniorenvertreter die jährlich im Rathaus Schöneberg stattfindenden „Senioren Sicherheitstage – Mobil aber sicher“.

Die Finanzierung der neuen Verkehrsaufklärungsmaßnahme könne aus **Fremdmitteln** erfolgen. Er konnte jedoch keine Angaben zur Höhe der erforderlichen Mittel machen.

### V.2.2.2 Jüdische Gemeinde

Frau Wolff vom Seniorenzentrum der Jüdischen Gemeinde zu Berlin gab im Nach-Interview an, dass sie eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 für „mittelmäßig wahrscheinlich“ halte, bezeichnete die Verwirklichung im Jahr 2013 jedoch als „wahrscheinlich“.

Für die Durchführung des Projekts sei eine Zusammenarbeit mit **Kooperationspartnern** ihrerseits erwünscht. Die Befragte gab an, dass sie bei diesem Projekt nicht proaktiv tätig werden, jedoch bei der Durchführung unterstützend wirken würde. Über Angebote für eine Nachmittagsveranstaltung zu diesem Thema im Heim würde sie sich sehr freuen.

Als **Ort der Veranstaltung** kämen nach Angaben von Frau Wolff Gemeinschaftsräume des Seniorenheims in Frage.

Die Finanzierung könne aus **Eigenmitteln** erfolgen. Es könnten kleinere Beträge zwischen 50 und 100 Euro von der Gemeinde übernommen werden.

## V.3 Seniorenwoche

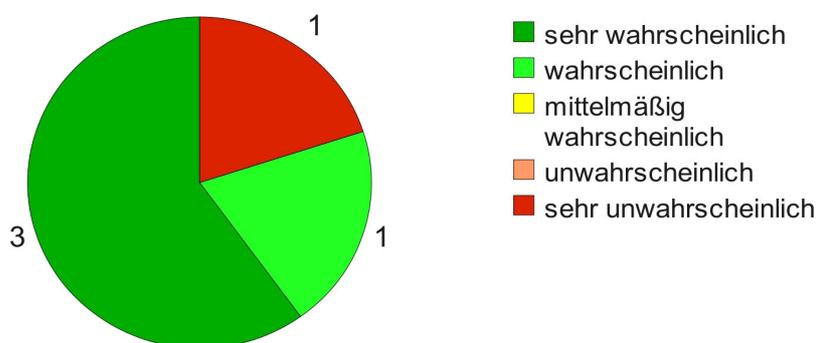
Seit vielen Jahren können sich ältere Menschen auf der Berliner Seniorenwoche über viele Aspekte ihres Lebens informieren. Im Rahmen dieser jährlichen Veranstaltung können auch Informationen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit angeboten werden. Die 38. Berliner Seniorenwoche wird am 25. August 2012 auf dem Breitscheidplatz eröffnet.

### V.3.1 Übersicht Verwirklichungs-Chancen des Projekts

Seniorenwoche	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich
Angabe im Nach-Interview: Verwirklichung ...										
<b>Verband / Institution, Ansprechpartner</b>										
Bezirksamt Pankow - Bezirksstadtrat Kirchner	X					X				
Bezirksamt Spandau, Seniorenvertretung - Trautmann	X						X			
Deutscher Verkehrssicherheitsrat - Gerkens		X					X			
Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfedienste - Baur	X					X				
Moabiter Ratschlag e.V., Projekt FAHRbar - Schnauss					X					X

### Seniorenwoche

Verbände / Institutionen im FUSS e.V. - Nach-Interview November 2011



### V.3.2 Verwirklichung des Projekts: sehr wahrscheinlich

#### V.3.2.1 Bezirksamt Pankow, Bezirksstadtrat Kirchner

Herr Kirchner, der im Bezirksamt früher die Abteilung "Öffentliche Ordnung" leitete und seit Oktober 2011 für die Abteilung "Stadtplanung" zuständig ist, gab im Nach-Interview an, dass er eine **Verwirklichung** des Projekts für 2012 als „sehr wahrscheinlich“ einstuft. Auch im Folgejahr sei die Verwirklichung „sehr wahrscheinlich“.

Die Teilnahme an der Seniorenwoche sei nach Angaben des Befragten sowohl allein als auch in Verbindung mit **Kooperationspartnern** möglich. In diesem Fall kämen die AG Verkehrssicherheit beim Bezirksamt, Seniorenbeiräte sowie die Heimbeiräte in Seniorenheimen in Frage.

Herr Kirchner schlägt als **Ort für Informationsangebote** nicht die berlinweite Seniorenwoche vor, sondern wünscht sich, dass während dieser Woche die Mitglieder der Pan-kower AG Verkehrssicherheit in den Seniorenwohnheimen und -freizeitstätten des Bezirks über Verkehrssicherheit aufklären und die im Bezirk geplanten und vollzogenen Maßnahmen vorstellen.

Die Finanzierung könne aus **Eigenmitteln** erfolgen. Angaben zur Höhe der Mittel machte der Bezirksstadtrat jedoch nicht.

#### *V.3.2.2 Bezirksamt Spandau, Seniorenvertretung*

Herr Trautmann, Seniorenvertreter des Bezirksamts Spandau, bezeichnete die **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 als „sehr wahrscheinlich“. Im Folgejahr stufte er die Verwirklichungschancen auf „wahrscheinlich“ herab. Des Weiteren wies der Befragte während des am 4.11.2011 geführten Nach-Interviews darauf hin, dass im Zeitraum vom 7.-11.11.2011 Wahlen für die Seniorenvertretung stattfänden und dadurch die personelle Zusammensetzung des Rates erst etwa Mitte Dezember feststünde. Eine konkrete Einschätzung der Verwirklichungschancen des Projekts sei dadurch schwierig.

Für die Teilnahme an der Seniorenwoche wünschte er sich keine **Kooperationspartner**. Er gab jedoch an, inhaltliche Zuarbeiten zu benötigen, da trotz langjähriger Teilnahme an der Seniorenwoche bislang noch nicht das Thema „Verkehrssicherheit“ behandelt wurde.

Der **Ort des Angebots** sei die berlinweite Seniorenwoche, auf der die Spandauer Seniorenvertretung mit einem Informationsstand vertreten sein würde.

Die Finanzierung erfolge durch **Eigenmittel**. Die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel sei jedoch nicht bekannt.

#### *V 3.2.3 Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfedienste*

Herr Baur von der Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfe gab im Nach-Interview an, dass eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 „sehr wahrscheinlich“ sei. Für das Jahr 2013 schätzte er die Verwirklichungschancen ebenfalls als „sehr wahrscheinlich“ ein.

Für die Durchführung des Projekts wünschte sich der Befragte **Kooperationspartner**, hatte jedoch noch keine konkreten Vorstellungen, wer dafür in Frage komme. Die Koordinationsstelle ist regelmäßig bei der Seniorenwoche mit einem Stand präsent. Herr Baur bot an, Info-Material über Verkehrssicherheitsmaßnahmen an dem Stand auszulegen, ggf. könnten auch Anschauungsobjekte gezeigt werden.

Der **Ort des Angebots** sei die berlinweite Seniorenwoche, auf der die Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfedienste wieder mit einem Informationsstand vertreten sein würde.

Die Finanzierung erfolge aus **Eigenmitteln**. Über die Höhe der Mittel wurde jedoch keine Aussage gemacht.

### V.3.3 Verwirklichung des Projekts: wahrscheinlich

#### V.3.3.1 Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Herr Gerken vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat erläuterte im Nach-Interview, dass eine **Verwirklichung** des Projekts sowohl im Jahr 2012 als auch im Jahr 2013 „wahrscheinlich“ sei.

Eine Zusammenarbeit mit **Kooperationspartnern** sei nach Angaben des Befragten wünschenswert. Er nannte jedoch keine potentiellen Partner.

Der **Ort des Angebots** sei die berlinweite Seniorenwoche, auf der sich der DVR an einem Stand beteiligen wolle, welcher ggf. von einem Mitglied des DVR organisiert würde.

Die Finanzierung des Angebots könne durch eine Kombination aus **Eigen- und Fremdmitteln** erfolgen. Herr Gerken ergänzte, dass die Broschüren, die auch auf der Seniorenwoche ausgelegt werden könnten, vom DVR finanziert und erarbeitet werden. Der DVR erhält für diese Zwecke Mittel vom Bundesverkehrsministerium.

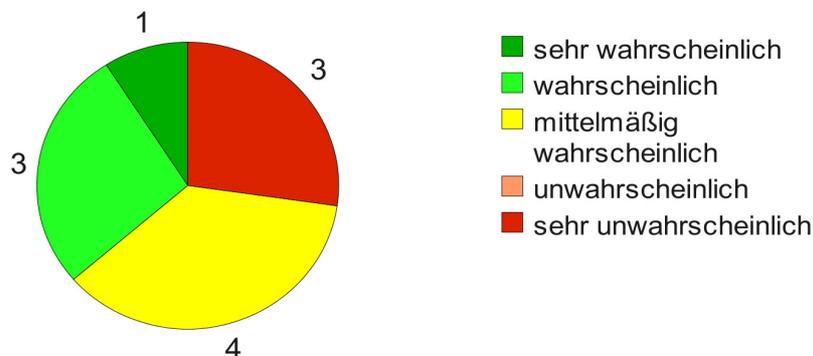
### V.4 Alter er-fahren

Jüngere Menschen ziehen sogenannte „Altersanzüge“ an, die die Bewegungen erschweren sowie die Wahrnehmungen verringern und können gemeinsam unterwegs mit Senioren mehr Verständnis für diese erwerben.

#### V.4.1 Übersicht Verwirklichungs-Chancen des Projekts

##### Alter er-fahren

Verbände / Institutionen im FUSS e.V. - Nach-Interview November 2011



Alter er-fahren	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich
Angabe im Nach-Interview: Verwirklichung ...										
<b>Verband / Institution, Ansprechpartner</b>										
AWO Marzahn-Hellersdorf – Blum			X					X		
Bezirksamt Spandau, Seniorenvertretung - Trautmann				X					X	
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertr. - Hoeth		X					X			
Quartiersmanagement Brunnenstraße - Naziri					X			X		
Quartiersmanagement Flughafenstraße - Helfen			X				X			
Quartiersmanagement Mariannenplatz – Viehmeyer		X				X				
Quartiersmanagement Moabit-West-Beusselstraße - Pfitzner			X					X		
Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße - Brauns			X				X			
VBB – Wagner			X					X		
Volkssolidarität - Andres				X					X	
Volkssolidarität Friedrichshain - Freiberg				X					X	

## V.4.2 Verwirklichung des Projekts: sehr wahrscheinlich

### V.4.2.1 Quartiersmanagement Mariannenplatz

Herr Viehmeyer vom Quartiersmanagement Mariannenplatz gab im Nach-Interview an, dass eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 "wahrscheinlich" sei. Im Folgejahr schätze er die Chancen sogar als „sehr wahrscheinlich“ ein.

Der Aussage des Befragten nach sei eine Einbeziehung von **Kooperationspartnern** wünschenswert. Er nannte dabei das Jugendzentrum Naunynritze als möglichen Partner.

Als **Ort für das Projekt** schlug der Befragte ebenfalls das Jugendzentrum Naunynritze vor.

Zur Finanzierung der Maßnahme stünden **Eigenmittel** zur Verfügung, mit denen die Kosten für die Miete eines „Alter-erfahren-Anzugs“ von etwa 150 - 200 Euro pro Tag beglichen werden könnten. Der Befragte wies in diesem Zusammenhang auf den Aktionsfonds des Quartiersmanagements (QF1-Fonds / "kleiner Aktionsfonds": Förder-summe bis 1.000 Euro, Projektdauer: ein Jahr), bei dem das Jugendzentrum die Mittel anfordern solle.

### V.4.3 Verwirklichung des Projekts: wahrscheinlich

#### V.4.3.1 Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertretung

Herr Hoeth, Mitglied der Seniorenvertretung Tempelhof-Schöneberg, schätzte die **Verwirklichung** des Projekts im Nach-Interview als „wahrscheinlich“ ein, dies gelte sowohl für das Jahr 2012, als auch für das Jahr 2013.

Für die Durchführung des Projekts konnte sich der Befragte eine Zusammenarbeit mit **Kooperationspartnern** gut vorstellen. Mögliche Partner seien dabei DEKRA, ADAC, Polizei oder VBB. Konkrete Kontakte zu den genannten Verbänden bestünden jedoch noch nicht.

Als **Ort des Angebots** nannte er die jährlich im November im Rathaus Schöneberg stattfindenden „Senioren Sicherheitstage – Mobil, aber sicher“.

Die Finanzierung müsse durch **Fremdmittel** erfolgen. Der Befragte konnte keine Angaben zur Höhe der erforderlichen Mittel machen.

#### V.4.3.2 Quartiersmanagement Flughafenstraße

Im Nach-Interview antwortete Herr Helfen vom Quartiersmanagement Flughafenstraße, dass er die **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 als „mittelmäßig wahrscheinlich“ einstufe. Im Folgejahr sei die Verwirklichung hingegen „wahrscheinlich“.

Für die Durchführung des Projekts seien dem Befragten zufolge **Kooperationspartner** wünschenswert. Er nannte als mögliche Partner das Mehrgenerationenhaus Neukölln und das Jugendzentrum.

Als **Ort für Versammlungen** mit der direkten Zielgruppe kämen Gemeinschaftsräume des Mehrgenerationenhauses Neukölln oder das Jugendzentrum in Frage.

Die Finanzierung könne durch **Eigenmittel** erfolgen. Der Befragte habe allerdings beim Ankreuzen des Feldes „Evtl. Unterstützung“ bei der schriftlichen Befragung die baldige Durchführung des Projekts durch das Quartiersmanagement selbst außer Acht gelassen. Er würde sich dennoch über Angebote freuen.

#### V 4.3.3 Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße

Herr Brauns vom Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße gab im Nach-Interview an, dass er eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 für „mittelmäßig wahrscheinlich“ halte. Im darauf folgenden Jahr schätze er sie jedoch als „wahrscheinlich“ ein.

Der Befragte gab an, dass er sich eine Zusammenarbeit mit **Kooperationspartnern** gut vorstellen könne. Das Quartiersmanagement könne bei diesem Projekt nicht proaktiv

tätig sein, jedoch unterstützend agieren. Konkrete Kooperationspartner wurden nicht genannt.

Zum **Ort für Versammlungen** der Zielgruppe konnte der Quartiersmanager keine Angaben machen.

Die Finanzierung der Maßnahme sei durch **Eigenmittel** möglich. Nach Angaben des Befragten sei es eventuell möglich die Kosten für die Miete eines „Alter-erfahren-Anzugs“ aus einem der beiden Aktionsfonds (QF1-Fonds / "kleiner Aktionsfonds": Fördersumme bis 1.000 Euro, Projektdauer: ein Jahr bzw. QF2-Fonds / "großer Aktionsfonds": Fördersumme 1.000 bis 10.000 Euro, Projektdauer: ein Jahr) zu entrichten.

### Vorschläge für eigene substanzielle Angebote

Vorschläge für eigene substanzielle Angebote  Angabe im Nach-Interview: Verwirklichung ...	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich
	2012					2013				
<b>Verband / Institution, Ansprechpartner: Angebot</b>										
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertr. - Hoeth: <i>Aufklärung über das Verhalten von Schwerlastverkehr</i>		X					X			
Deutscher Verkehrssicherheitsrat - Gerkens: <i>Praktische Angebote für Autofahrer und Fußgänger</i>	X					X				
IKK Brandenburg und Berlin - Köhler - Spitzner: <i>Kurse zur Sturzsicherheit und Mobilisierung</i>		X					X			
Jüdische Gemeinde - Wolff: <i>Verkehrssicherheits-Theaterstück für Senioren/innen (a)</i>		?					?			
Jüdische Gemeinde - Wolff: <i>Bustour mit Rollenblickwinkelwechsel Fuß, Rad...</i>				X					X	
Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfedienste - Baur: <i>Ausweitung der öffentlich finanzierten Angebote von Begleitservices und Gruppenveranstaltungen für mobilitätsbehinderte, stärkere Einbeziehung jüngerer behinderter Menschen</i>		X					X			
Moabiter Ratschlag e.V., Projekt FAHRbar - Schnauss: <i>Motivierung von Fahrradläden zur Senioren-Beratung</i>			X					X		
Moabiter Ratschlag e.V., Projekt FAHRbar - Schnauss: <i>Fahrradsicherheitstrainings und Touren für Senioren</i>			X					X		
Moabiter Ratschlag e.V., Projekt FAHRbar - Schnauss: <i>Trainings mit Physiotherapeuten</i>			X					X		

Vorschläge für eigene substanzielle Angebote	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich	sehr wahrscheinlich	wahrscheinlich	mittelmäßig wahrscheinlich	unwahrscheinlich	sehr unwahrscheinlich
Angabe im Nach-Interview: Verwirklichung ...										
Quartiersmanagement Letteplatz - Schlichting: <i>Stammtisch für Senioren zum Thema Verkehrssicherheit</i>		X					X			
VHS Steglitz-Zehlendorf – Billig: <i>Senioren an Navis heranführen</i>			X				X			
Volkssolidarität - Andres: <i>Vorstellung innovativer Verkehrsmittel</i>		X					X			

a) Da der Befragten noch keine genauen Informationen zu dem genannten Projekt vorlagen, konnte sie noch keine Angaben zum Zeitpunkt der Verwirklichung machen.

## V.5 Aufklärung über das Verhalten von Schwerlastverkehr

### V.5.1 Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Seniorenvertretung

Ziel des vom Tempelhof-Schöneberger Seniorenvertreter, Herrn Hoeth, vorgeschlagenen Projektes „Aufklärung über das Verhalten von Schwerlastverkehr“ ist es, Senioren und Fahranfängern das Verhalten von Schwerlastfahrern im Verkehr näher zu bringen und auf diese Weise eventuellen Unfällen mit LKWs vorzubeugen. Dazu sollen die Beteiligten beispielsweise an einer Stadtfahrt in einem LKW teilnehmen, um nachvollziehen zu können, welche Schwierigkeiten sich für einen LKW-Fahrer im Straßenverkehr ergeben.

Der Seniorenvertreter gab im Nach-Interview an, dass er eine **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 für „wahrscheinlich“ halte. Auch im darauf folgenden Jahr sei sie „wahrscheinlich“.

Eine Zusammenarbeit mit **Kooperationspartnern** sei wünschenswert. Der Befragte schlug LKW-Fahrschulen und den Berliner Fahrlehrerverband als mögliche Partner vor. Konkrete Kontakte bestünden derzeit jedoch noch nicht. Des Weiteren habe sich das Bürgeramt Tempelhof-Schöneberg bereit erklärt, Informationsflyer auszulegen.

Als **Ort für das Angebot** würden sich die Räume und Lehrfahrzeuge der genannten Kooperationspartner anbieten. Auch die Nutzung der ggf. vorhandenen Übungsplätze hielt Herr Hoeth für sinnvoll.

Die Finanzierung müsse durch **Fremdmittel** erfolgen. Informationen zur Höhe der erforderlichen Mittel liegen jedoch nicht vor.

## V.6 Praktische Angebote für Autofahrer und Fußgänger

### V.6.1 Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Der DVR bietet bereits jetzt über seine Mitglieder kostenlose Gesprächskreise zum Thema „sicher mobil“ an, er plant darüber hinaus in naher Zukunft auch praktische Angebote für Autofahrer und Fußgänger anzubieten. Der Verband erarbeitet z.Zt. Materialien für praktische Übungen auf der Straße für Fußgänger.

Herr Gerken vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat schätzte die **Verwirklichung** des Projekts im Nach-Interview als „sehr wahrscheinlich“ ein, sowohl im Jahr 2012 als auch 2013.

Die Durchführung des Projekts sei sowohl alleine als auch mit **Kooperationspartnern** denkbar. Die erarbeiteten Materialien werden an Moderatoren weitergegeben, die bei den Mitgliedsorganisationen beschäftigt werden.

Der jeweilige **Ort der Angebote** würde durch die Moderatoren ausgewählt. Denkbar wären Seniorenwohnheime und –freizeitstätten sowie Räume von Betrieben, Parteien und Sozialorganisationen. Die in Arbeit befindlichen praktischen Übungen würden im Anschluss an eine Einführung im öffentlichen Straßenraum in der Nähe des Raumanbieters stattfinden.

Die Finanzierung könne nach Angaben des Befragten durch **Eigen- und Fremdmittel** erfolgen. Die Materialien für die neuen Lerneinheiten sowie die Broschüren würden vom DVR finanziert. Für diesen Zweck erhalte der DVR Mittel vom Bundesverkehrsministerium.

## V.7 Kurse zur Sturzsicherheit und Mobilisierung

### V.7.1 IKK Brandenburg und Berlin

Mangels ausreichender Nachfrage unter ihren Versicherten bietet die IKK selbst keine Kurse mehr an. Da von Seiten der Krankenkasse jedoch nach wie vor Interesse daran besteht, Übungen zur Mobilitäts- und Sturzsicherheit von Senioren/innen auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit anzubieten, wird nach freien Anbietern gesucht, die sich zur Durchführung der Projekte bereit erklären.

Frau Spitzner von der IKK Brandenburg und Berlin gab im Nach-Interview an, dass sie die **Verwirklichung** des Projekts sowohl im Jahr 2012 als auch im Jahr 2013 für „wahrscheinlich“ halte.

**Kooperationspartner** zur Durchführung des Projekts seien wünschenswert. Sowohl freie Anbieter als auch andere Krankenkassen kämen in Frage.

Die Kurse und Übungen für die Senioren/innen müssten in den **Übungsräumen** der freien Anbieter stattfinden. Die IKK überlege jedoch auch, einfach zu handhabende

Lösungen, wie z. B. „Übungsparcours“ für Messestände anzubieten.

Frau Spitzner hält den Einsatz von **Eigenmitteln** zur Finanzierung für möglich.

## **V.8 Ausweitung der öffentlich finanzierten Angebote von Begleitservices und Gruppenveranstaltungen für Mobilitätsbehinderte, stärkere Einbeziehung jüngerer behinderter Menschen**

### *V.8.1 Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfedienste*

Die einzelnen Dienste, die von der Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätshilfedienste organisiert werden, führen auch eigene Veranstaltungen durch bzw. begleiten Mobilitätsbehinderte zu diesen Veranstaltungen. Herr Baur betonte die Wichtigkeit, diese benachteiligte Verkehrsteilnehmergruppe über Verkehrssicherheitsaufklärungsmaßnahmen zu informieren. Zu dieser Zielgruppe gehören Menschen, die noch "gerade so" selbständig mobil sind (teilweise Pflegestufe 1) und ggf. Gehhilfen, wie z. B. Rollatoren, benötigen.

Der Interview-Partner von der Koordinationsstelle der Berliner Mobilitätsdienste bezeichnete die **Verwirklichung** des Projekts für 2012 und 2013 als „wahrscheinlich“.

Die Einbeziehung von **Kooperationspartnern** hielt der Befragte für sinnvoll. Der Befragte bot an, die einzelnen Dienste entsprechend zu informieren. Veranstaltungen dieser Dienste könnten als Forum für Verkehrssicherheitsaufklärungsmaßnahmen von anderen Organisationen (wie z.B. FUSS e.V.) genutzt werden.

Potenzielle **Veranstaltungsorte** wären Räume der Mobilitätsdienste bzw. von anderen Trägern, zu denen die Mobilitätsdienste die Mobilitätseingeschränkten begleiten.

Nach Angaben von Herrn Baur erfolge die Finanzierung durch **Eigenmittel**. Die Kosten für die Veranstaltungen und die An- und Abreise der Mobilitätseingeschränkten könnten die Mobilitätshilfedienste übernehmen, Kooperationspartnern entstünden keine Kosten.

## **V.9 Stammtisch für Senioren zum Thema Verkehrssicherheit**

### *V.9.1 Quartiermanagement Letteplatz*

Das Quartiersmanagement Letteplatz bietet Seniorenstammtische zu verschiedenen Themen an. Das Thema Verkehrssicherheit soll Gegenstand eines der kommenden Stammtische sein. Auch die Ausarbeitung von Maßnahmen mit Hilfe einiger Mitglieder des Stammtisches sei laut Management realisierbar.

Frau Schlichting vom Quartiersmanagement Letteplatz gab im Nach-Interview an, dass die **Verwirklichung** des Projekts sowohl im Jahr 2012 als auch 2013 „wahrscheinlich“ sei.

Nach Angaben der Befragten sei ein versierter Berater zum Thema „Verkehrssicherheit“

erwünscht, ansonsten hielt sie das Projekt ohne Einbeziehung externer **Kooperationspartner** für umsetzbar.

Als **Ort der Versammlung** nannte die Befragte den üblichen Raum des regelmäßigen Stammtisch-Treffs.

Die Finanzierung könne durch **Eigenmittel** erfolgen. Nach Angaben von Frau Schlichting entstünden in diesem Rahmen keine Kosten.

## **V.10 Senioren an Navis heranführen**

### *V.10.1 VHS Steglitz-Zehlendorf*

Bei dem von der Volkshochschule (VHS) Steglitz-Zehlendorf geplanten Projekt sollen Senioren/innen den Umgang mit Navigationssystemen kennenlernen. Die VHS führt bereits jetzt Kurse für ältere Menschen zu "neuer Technik" wie z.B. Handys durch.

Frau Billig von der VHS schätzte im Nach-Interview die **Verwirklichung** des Projekts im Jahr 2012 als „mittelmäßig wahrscheinlich“ ein. Für das Jahr 2013 sei sie hingegen „wahrscheinlich“.

Eine Durchführung des Projekts sei ohne **Kooperationspartner** möglich. Frau Billig versicherte die Idee an ihren Nachfolger weiterzuleiten, da sie Ende 2011 in Rente gehe.

Die Informationsveranstaltung könne in VHS-eigenen **Räumen** angeboten werden.

Die Finanzierung könne durch **Eigenmittel** erfolgen. Eine Refinanzierung würde laut der Befragten über die Kursteilnahmegebühr erfolgen.

## **V.11 Vorstellung innovativer Verkehrsmittel**

### *V.11.1 Volkssolidarität*

In dem von der Volkssolidarität Landesverband Berlin e.V. geplanten Projekt werden Senioren/innen neue, innovative Verkehrsmittel, wie E-Bikes, Fahrräder speziell für Behinderte oder altersgerechte Autos, vorgestellt.

Frau Andres von der Volkssolidarität gab im Nach-Interview an, dass sie eine **Verwirklichung** des Projekts sowohl im Jahr 2012 als auch im Jahr 2013 für „wahrscheinlich“ halte.

Die Einbeziehung von **Kooperationspartnern** sei wünschenswert. Die Befragte nannte dazu vorrangig den ADFC, an deren Sicherheitstraining für Senioren sie 2011 teilgenommen hatte, hielt aber auch z.B. einen Besuch der Fahrradgruppe der Volkssolidarität bei einer Fahrradmesse für denkbar.

Frau Andres schlug vor, für die Präsentation und Erläuterung der neuen Verkehrsmittel die **Räumlichkeiten** von Seniorentreffs zu nutzen. Ferner solle ein Fahrradausflug der Fahrradgruppe der Volkssolidarität mit von Unternehmen bzw. dem ADFC zur Verfügung gestellten neuartigen Fahrräder (E-Bikes, Pedelecs etc.) angeboten werden, an denen möglichst fachkundige Begleiter, die die Vor- und Nachteile der Fahrzeuge erklären könnten, teilnehmen sollten.

Die Finanzierung müsse aus **Fremdmitteln** erfolgen. Die Befragte konnte jedoch keine Angaben zur Höhe der erforderlichen Mittel machen.

## **VI. Auswertung des Erfassungsbogens „Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren“**

### **VI.0 Vorbemerkungen**

Grundlage der Recherchen des FUSS e.V. zur Erfassung neuer Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren waren

- das vereinseigene, umfangreiche Printmedien-Archiv zum Thema Senioren im Verkehr,
- das Internet mit Schwerpunktsetzung auf den Angeboten der Mitglieder der Berliner Charta für Verkehrssicherheit, Angeboten großer Verkehrssicherheitsverbände, Universitäten/ Forschungseinrichtungen sowie Maßnahmen auf [www.berlin-sicher-mobil.de](http://www.berlin-sicher-mobil.de) und [www.senioren-sicher-mobil.de](http://www.senioren-sicher-mobil.de),
- Hinweise seitens der Verkehrslenkung Berlin VLB

Außerdem war die Recherche beschränkt auf Aufklärungsmaßnahmen aus dem deutschsprachigen Raum, um eine bessere Übertragbarkeit auf hiesige Verhältnisse zu gewährleisten.

Bei der Zusammenstellung des Pools an untersuchten Maßnahmen wurde auf eine möglichst große Heterogenität insbesondere hinsichtlich Typ und Didaktik geachtet. Es wurden also keine identischen Maßnahmen von unterschiedlichen Anbietern untersucht.

Mit Hilfe des Erfassungsbogens wurden insgesamt 43 Verkehrsaufklärungsmaßnahmen aufgenommen. Bei der Auswertung stellte sich jedoch heraus, dass drei Maßnahmen nicht in das auszuwertende Schema passten, so dass im Folgenden 40 Maßnahmen die Grundlage der zahlenmäßigen Auswertung darstellen (N = 40 )

Im Folgenden werden die aufgenommenen Maßnahmen jeweils den dort abgefragten Merkmalen des Erfassungsbogens zugeordnet, statistisch erfasst und beispielhaft beschrieben. (Absätze „Statistische Auswertung des Merkmals“). Anschließend werden, getrennt nach den Merkmalen, erste ableitbare Folgerungen gezogen. (Absätze „Analytische Auswertung des Merkmals“).

Bei Verweisen auf einzelne Projekte wird im folgenden Text die Kennzeichnung „SEN

00X (Name des Projekts)“ verwendet. Die jeweiligen Erhebungsbögen mit ausführlicheren Informationen befinden sich im Ordner „Erfassungsbögen Neue Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren“ auf der beigefügten Daten-CD.

Nicht alle der im Erhebungsbogen erhobenen Merkmale konnten mangels ausreichender Datengrundlage qualitativ bzw. quantitativ ausgewertet werden. Daher konnten in diesen Fällen keine Folgerungen gezogen werden.

Bei den zahlenmäßigen Angaben werden im Folgenden stets nach Größenangaben wie „gut ein Viertel“ die exakte Anzahl in Klammern angegeben.

## **VI.1 Merkmal „Art der Organisation/ Kooperationspartner“**

### **VI. 1.1 Statistische Auswertung des Merkmals**

Unter der Kategorie „Art der Organisation“ wurde erfasst, welcher Gruppe von Organisationsformen der/ die Anbieter angehören. So lässt sich beispielsweise ableiten, welche Interessen beim Anbieten eines Projekts verfolgt werden. Unter den Organisationsformen befinden sich Firmen, Vereine/ Verbände und staatliche Stellen, sowie ein Anbieter aus dem Gesundheitswesen.

Ein knappes Drittel der Anbieter (13 von 40) wurden der Organisationsform Firma zugeordnet, wovon neun Verkehrsbetriebe sind. Gut die Hälfte der Maßnahmen (21) wird von Vereinen und Verbänden angeboten, wobei der größere Teil (13) eher Vereinen zuzurechnen sind.

Lediglich fünf, also ein Achtel der Anbieter, gehören staatlichen Stellen, meist Polizeipräsidien, an.

Eine Besonderheit bei diesem Merkmal stellt das Projekt SEN 014 (Schritt halten – aktiv älter werden in Reutlingen) dar, da es von einer Kooperation aus Ärzten und Physiotherapeuten des Robert-Bosch-Krankenhaus in Stuttgart angeboten wird.

Die Mehrzahl der Maßnahmen wurde von einer Organisation allein, lediglich drei von acht der Maßnahmen wurden mit Kooperationspartnern durchgeführt. Bei 80% von diesen Kooperationsprojekten arbeiteten mehrere Partner mit.

### **VI. 1.1 Analytische Auswertung des Merkmals**

Der überwiegende Anteil der Maßnahmen wird noch immer von den „klassischen“ Verkehrsverbänden und -vereinen angeboten. Unter den staatlichen Stellen ist es weiterhin in der Regel nur die Polizei, die Maßnahmen anbietet, während andere Behörden keine Projekte zur Senioren-Verkehrssicherheit durchführen. Auch bei unserer schriftlichen Befragung (Abschnitt III.) hatte sich gezeigt, dass die Sozialabteilungen der Berliner Bezirksämter zwar Räume zur Verfügung stellen und Veranstaltungen organisieren und bewerben, dass die inhaltliche Ausgestaltung jedoch durch Mitarbeiter der Polizei (oder des ADAC oder der Verkehrswacht) erfolgt.

Die Mehrzahl der Anbieter bevorzugt es, Maßnahmen allein zu organisieren. Explizit äußert ein Anbieter, dass es mit Kooperationspartnern „zu viele“ Abstimmungsgespräche geben müsste. Diese Einstellung dürfte bei vielen Anbietern vorherrschen, auch wenn sie nicht so geäußert wurde. Ob diese Einstellung auf der Grundlage erlebter schlechter Erfahrungen oder als Vorurteil übernommen wird, kann im Rahmen dieses Projektes nicht ermittelt werden. Zumindest werden die Chancen einer Kooperation offensichtlich nicht gewürdigt. Dass es auch ganz anders geht, zeigt das Netzwerk „Verkehrssichere Gemeinden im VRS“, dass – netzwerktypisch - mit mindestens drei Partnern bei seinen drei untersuchten Projekten zusammenarbeitet.

## **VI. Auswertung des Merkmals „Typ“**

### **VI.2.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Typ“**

Beim Merkmal „Typ“ wurden die Projekte auf ihre Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senior/innen untersucht. Die jeweiligen Verkehrsaufklärungsmaßnahmen können mehrere Ansätze aufweisen. Meist sind die Maßnahmen zwei Typen zuzuordnen.

Die zur Verminderung oder Behebung von Sicherheitsmängeln in allen Lebens- und Arbeitsbereichen verwendete sogenannte „3-E-Formel: engineering-enforcement-education“ wurde bei der Auswertung auf die „Fünf E der Verkehrssicherheitsarbeit“ erweitert: (Im Fokus dieser Untersuchung stehen auf Wunsch des Auftraggebers Maßnahmen mit den Ansätzen 3 – 4.):

1. Planerische und technische Maßnahmen (engineering),
2. Legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung (enforcement),
3. Erzieherische und kommunikative Maßnahmen (education),
4. Anreizsysteme (encouragement),
5. Bewegung und Gesundheit (exercise)
6. Kosten (economy).

Der Kategorie „Engineering“ werden Projekte zugeordnet, die eine planerische oder technische Maßnahme enthalten. Dies gilt jedoch für keines der erfassten Projekte.

Die Kategorie „Enforcement“ umfasst legislative Maßnahmen, Kontrollen und Überwachungen. Sie trifft ebenfalls auf keines der erfassten Projekte zu.

Erzieherische und kommunikative Maßnahmen wurden dem Ansatz „Education“ zugeordnet. Alle untersuchten Maßnahmen nutzten (auch) dieses didaktische Mittel. Bei diesen Projekten stehen die Aufklärung über Gefahren im Straßenverkehr, sowie Beratungen zum richtigen Verhalten als älterer Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Ein beispielhaftes Projekt dieser Kategorie ist der vom ADAC angebotene Fahrsicherheitskurs für Senioren (SEN 006 „60plus-Training“). Auch aufklärende Printmedien, wie die von walk-space.at entwickelte Broschüre „Zu Fuß im höheren Alter“ (SEN 027), gehören zur Kategorie „Education“.

Die Ansätze „Encouragement/ Economy“ beinhalten konkrete Anreize / wirtschaftliche Belohnungen, die, wie beim Projekt „Patenticket 2.0“ (SEN 002) durch eine Gratismonatskarte, Pkw-Fahrer oder mobilitätseingeschränkte Menschen zum Nutzen der öffentlichen Verkehrsmittel ermutigen sollen. Ein anderes Beispiel wären die von Green City e.V. angebotenen Kurse und Radtouren (SEN 040), die die Teilnehmer zum Radfahren oder ggf. zum Nutzen neuer, alternativer Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Menschen, animieren sollen. Diese Ansätze werden von gut jedem sechsten Projekt (7) genutzt.

Die Projekte mit dem Ansatz „Exercise“ fördern Bewegung und körperliche Betätigung. Hier sollen die Teilnehmer ein Bewusstsein für ihre körperliche Gesundheit entwickeln. Beispielhaft sind „Schritt halten – aktiv älter werden in Reutlingen“ (SEN 014), ein Projekt, in dem Fitnesskurse für Senioren angeboten werden, oder der „Fahrsicherheitskurs für ältere Erwachsene“ des ADFC Berlin (SEN 012), bei dem das Beheben von Unsicherheiten beim Radfahren im Vordergrund steht und den Teilnehmern Ängste im Radverkehr genommen werden sollen. Knapp ein Drittel (12) der Projekte nutzen diesen Ansatz.

## **VI.2.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Typ“**

Bei der Auswertung fiel auf, dass alle erfassten Maßnahmen erzieherische und kommunikative Ansätze beinhalten und als Anreizsysteme zur Erhöhung der eigenen Sicherheit im Straßenverkehr gedacht sind.

Die Ansätze „Encouragement“ bzw. „Economy“ werden im klassischen Sinn nur bei sieben Projekten eingesetzt. Ob das an den Kosten für die Belohnungen an die Teilnehmenden liegt oder an grundsätzlicheren Überlegungen, konnte im Rahmen dieser Auftrags nicht herausgefunden werden.

Gut ein Viertel der Projekte (12 von 40) sind außerdem auf den Aspekt der körperlichen Betätigung („exercise“) ausgerichtet und sollen die Senioren zur Verbesserung ihres allgemeinen Gesundheitszustandes bzw. speziell ihrer Beweglichkeit ermutigen. Damit scheint dieser Ansatz als eine weitere bisher wenig beachtete Möglichkeit in der Verkehrssicherheitsarbeit „angekommen“ zu sein.

Keines der untersuchten Projekte folgte den „Engineering“- und „Enforcement“-Ansätzen. Damit stehen bei Maßnahmen für Senioren/innen weiterhin die „klassischen“ Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit im Vordergrund.

## **VI.3 Merkmal „Verkehrsteilnehmergruppe“**

### **VI.3.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Verkehrsteilnehmergruppe“**

Bei der Auswertung des Merkmals „Verkehrsteilnehmergruppe“ wurde untersucht, ob die angebotenen Projekte explizit auf eine oder mehrere Zielgruppen, wie Rad- und Pkw-Fahrer, Fußgänger und Nutzer öffentlicher Verkehrsteilnehmer, oder allgemein auf alle Gruppen ausgerichtet sind.

Bei den Projekten werden die Verkehrsteilnehmergruppen sehr gleichmäßig berücksichtigt. Sowohl Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (elf Projekte), als auch Pkw-Fahrer (elf Projekte), Fußgänger (elf Projekte) und Radfahrer (sieben Projekte) werden angesprochen. Sechs Projekte richten sich an *alle* älteren Verkehrsteilnehmer. Mehrere Projekte sprechen verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen an. Einzig die Gruppe der motorisierten Zweiradfahrer wird in keinem Projekt als spezielle Zielgruppe genannt. Dies gilt auch für die in letzter Zeit in Mode kommenden Pedelecs und E-Bikes.

Des Weiteren gibt es einige Veranstaltungen, die speziell auf durch körperliche Defizite mobilitätseingeschränkte Menschen (Rollstuhlfahrer oder Menschen mit Rollatoren) ausgerichtet sind. Diese Gruppe wurde kein eigenes Merkmal bei der Auswertung zugeordnet, sie wurde ggf. unter „Fußgänger“ oder „Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel“ erfasst. Beispiele für Projekte für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer sind „Barrierefrei durch Berlin“ (SEN 009) oder „Sicher unterwegs mit dem Rollator“ (SEN 041). Angebote für Senior/innen, die aufgrund des Nachlassens ihrer kognitiven Fähigkeiten mobilitätseingeschränkt sind, wurden beim Recherchieren vom Auftragnehmer nicht identifiziert.

### **VI.3.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Verkehrsteilnehmergruppe“**

Der Mix der Verkehrsteilnehmergruppen bei den nicht nach diesem Kriterium erfassten Maßnahmen berücksichtigt erfreulich breit alle Verkehrsteilnehmergruppen. Die Frage ist jedoch, ob evtl. kommende Trends beachtet werden:

Zu bedenken ist, ob nicht angesichts der steigenden Anzahl von motorisierten Zweiradfahrern im Seniorenalter spezielle Angebote für diese Gruppe sinnvoll wären. Höchstwahrscheinlich wird man sich in naher Zukunft auch verstärkt mit der Seniorengruppe, die Pedelecs bzw. E-Bikes nutzt, auseinandersetzen müssen. Bei den Senioren wird der Anteil derjenigen, die bislang nicht gewohnt waren, relativ hohe Tempi zu beherrschen, relativ hoch sein. Lediglich eins der untersuchten Projekte (SEN 040) hat unter dem Motto „Radeln im Alter – aber sicher“ neben dem unmotorisierten Radfahren auch die Nutzung von Pedelecs zum Thema. Es ist im Abschnitt „Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren“ genauer beschrieben.

## **VI.4 Merkmal „Altersgruppe“**

### **VI.4.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Altersgruppe“**

Unter der Kategorie „Altersgruppe“ wurde erfasst, an welche Altersgruppe von Senioren sich das jeweilige Projekt richtet.

Entgegen unseren Erwartungen wurde keine Unterscheidung zwischen „jungen“ Senioren ab 50, Betagten (etwa 65-74 Jahre) und Hochbetagten (ab 75 Jahren) durch die Veranstalter vorgenommen. Lediglich einige wenige Projekte werden ausdrücklich für Teilnehmer ab 50 (drei Projekte), ab 60 (drei Projekte) oder ab 65 Jahren (2 Projekte) angeboten. Bei den meisten Projekten wird keine spezielle Senioren-Altersgruppe angesprochen.

Keines der erfassten Projekte richtet sich konkret an hochbetagte Senioren (75 Jahre und älter). Von den Anbietern am ehesten für diese Altersgruppe gedacht waren wahrscheinlich Projekte für mobilitätseingeschränkte oder sehbehinderte Menschen, da bei Hochbetagten am häufigsten körperliche Einschränkungen zu erwarten sind.

#### **VI.4.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Altersgruppe“**

Aus den Befragungen der Anbieter ging hervor, dass viele eine Ausrichtung auf eine spezifische Altersgruppe für nicht sinnvoll erachteten, da Unterschiede in der körperlichen und geistigen Verfassung unter den Senioren unabhängig von ihrem Alter bestünden. So könne ein 75-jähriger Mensch heutzutage die Verfassung eines 60-jährigen haben, wenn er einen gesunden Lebensstil pflege.

Auch spiele eine eventuelle Altersdiskriminierung eine bedeutende Rolle. Viele der Senioren fühlten sich trotz ihres Alters wesentlich jünger und würden daher von einem Projekt etwa für Hochbetagte nicht angesprochen.

Ein weiterer Grund für das fehlende Angebot für diese Altersgruppe sei der Umstand, dass bereits bestehende Seniorengruppen für die Projekte angesprochen werden. An den Projekten nehmen dann Senioren, die hinsichtlich ihrer körperlichen und geistigen Verfassung relativ homogen sind, teil. Schließlich ginge aus dem inhaltlichen Zusammenhang der Einladungen oft hervor, für welche Altersgruppe das Angebot konzipiert sei.

Unberücksichtigt bleibt bei den oben aufgeführten Überlegungen der Anbieter, dass bei Unfällen der Anteil der Senioren als Hauptverursacher mit steigendem Alter zunimmt. (In Berlin wurden im Jahre 2010 bei 57,4% der Straßenverkehrsunfälle mit Senioren über 75 Jahren diese als Hauptverursacher identifiziert). Aus diesem Blickwinkel und angesichts des demographischen Wandels wären auf die Interessen und Bedürfnisse Hochbetagter zugeschnittene Angebote sehr wichtig.

#### **VI.5. Merkmal „Form der theoretischen Wissensvermittlung“**

##### **VI.5.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Form der theoretischen Wissensvermittlung“**

Unter der Überschrift „Form der theoretischen Wissensvermittlung“ wurde untersucht, mit welchen didaktischen Methoden die Teilnehmer über Gefahren des Straßenverkehrs und Möglichkeiten zur Steigerung der Verkehrssicherheit angesprochen werden.

Die Formen der theoretischen Wissensvermittlung wurden in drei Hauptkategorien unterteilt: Theoretische Wissensvermittlung durch Vorträge, eigenständiges Informieren der Teilnehmer durch das Lesen einer Broschüre oder eines Ratgebers und eine Informationsvermittlung durch Gespräche oder persönliche Beratung. Einige Projekte insofern aus dem Rahmen, da sie alle Varianten der theoretischen Wissensvermittlung enthalten.

Zwei weitere Kategorien bildeten sich außerdem heraus, da einige Projekte keiner der Hauptkategorien zugeordnet werden konnten. Es wurden einige wenige Verkehrsaufklärungsmaßnahmen aufgenommen, die keinen Theorieteil aufwiesen, bei ihnen sollen die Senioren allein durch praktische Maßnahmen gefördert werden. Unter diesen Punkt fallen zum Beispiel Angebote, wie Verkehrsaufklärungstage, bei denen ein sehr vielseitiges Angebot durch mehrere Organisationen besteht. Die letzte Kategorie stellt die Information allein durch einen Film dar. Diese Form der Aufklärung trifft jedoch nur auf ein Projekt zu.

Bei den meisten Projekten werden (einführende) Vorträge gehalten. In diese Kategorie sind rund die Hälfte (22) eingeordnet worden. Bei einem Fünftel der Projekte (8) erfolgt die Wissensvermittlung eigenständig durch die Teilnehmer mittels Lesen einer Broschüre oder eines Handbuchs. Etwas weniger Projekte (genau jedes achte), beinhalten ein persönliches Gespräch oder eine Beratung. Bei zwei Projekten werden keine Theorieteile, sondern ausschließlich praktische Übungen angeboten, zwei Projekte vermitteln die Informationen auf vielfältige didaktische Weise.

Die Projekte SEN 014 (Schritt halten – aktiv älter werden in Reutlingen) und SEN 037 (InSelParc) beinhalten keine theoretischen Aufklärungsmaßnahmen. Bei den Projekten SEN 019 (Tag der Verkehrssicherheit) und SEN 021 (FahrRad... aber sicher!) kommen alle didaktischen Mittel zum Einsatz. Das Projekt SEN 034 (Engel opjepass – Oldies op Jöck) beinhaltet als einziges die Vorführung eines Films.

## **VI.5.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Form der theoretischen Wissensvermittlung“**

Mit Abstand die meisten Projekte enthalten einen Vortrag oder ein Referat. Dies ist u. a. damit zu erklären, dass man mit dieser didaktischen Methode viele Teilnehmer gleichzeitig informieren kann. Ein Gespräch oder eine persönliche Beratung wäre wahrscheinlich effektiver, da der Teilnehmer/ die Teilnehmerin direkt angesprochen wird, seine/ ihre Ängste und Fragen kommunizieren kann und individuell auf ihn/ sie eingegangen wird. Das Problem dabei ist allerdings, dass diese Methode wesentlich zeit- und kostenaufwändiger ist. Es müsste z.B. ein höherer Teilnahmebeitrag entrichtet werden, was dazu führen könnte, dass potenzielle Interessenten vom Besuch der Aufklärungsmaßnahme abgehalten werden könnten.

Nach Angaben der befragten Projektanbieter, fänden die meisten Kurse und Veranstaltungen allerdings mit einer geringen Anzahl an Teilnehmern statt, sodass eine individuelle Betreuung gewährleistet sei.

Bei Maßnahmen mit Vorträgen konnten keine speziellen, neuen Methoden wie etwa Duo-Referate oder – um die thematische Bandbreite abwechslungsreicher darzubieten – Ko-Referenten identifiziert werden. Es konnte auch nicht festgestellt werden, dass begleitende Medien wie Overhead- bzw. Powerpoint-Folien seniorengerecht gestaltet wurden. Hierzu würden z.B. die Reduktion der Inhalte auf das Wesentliche, eine stark begrenzte Anzahl der Folien, größere Schrifttypen und kontrastreiche Darstellung von Schrift, Grafiken oder Fotos zählen. Die genannten Anforderungen treffen selbstver-

ständig überwiegend auch für Vorträge, die für ein jüngeres Zielpublikum gedacht sind, zu.

Nur bei einer der Maßnahmen, die mit Vorträgen arbeiten, wird explizit auf physische Einschränkungen wie Schwerhörigkeit und Seheinschränkungen Rücksicht genommen. Es handelt sich um SEN 025 „Zu Fuss ins hohe Alter“; das Projekt wird unter „Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren“ ausführlicher dargestellt.

Bei einfacheren Themen und Sachverhalten werden oftmals Broschüren als Informationsmedium für Senioren gewählt. Sie können günstig produziert und daher in der Regel kostenlos angeboten werden. Ferner bieten sie Vorteil, dass sie anschaulich und optisch ansprechend gestaltet werden können.

Die Frage, ob Projekte ohne theoretischen Teil oder Projekte mit vielen verschiedenen Varianten der theoretischen Wissensvermittlung effektiver sind, lässt sich mangels Evaluierung seitens der Anbieter im Rahmen dieser Untersuchung nicht beantworten.

## **VI.6 Merkmal „Partizipation der Teilnehmer“**

### **VI.6.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Partizipation der Teilnehmer“**

Das Merkmal „Partizipation“ beschreibt die Art und Weise, wie bzw. ob die Teilnehmer in den Verlauf der Veranstaltung eingebunden werden. Es wird im Folgenden zwischen der rein verbalen und der aktiven, „physischen“ Partizipation der Teilnehmer unterschieden.

Die verbale Partizipation kann durch Diskussionen oder Gesprächsrunden erfolgen, durch Dialoge und persönliche Gespräche mit den Anbietern oder durch offene Frageunden (meist am Ende der Veranstaltung). Bei einigen Projekten ist eine verbale Partizipation der Teilnehmer nicht ausdrücklich vorgesehen. Diese Projekte wurden der Kategorie „keine verbale Partizipation“ zugeordnet. Es ist hier jedoch wahrscheinlich, dass dennoch Fragen gestellt werden können, da dies üblicherweise am Ende einer Veranstaltung angeboten wird.

Bei vier von zehn der Projekte (16) ist eine offene Fragerunde eingeplant. Bei gut einem Viertel (11 von 40) wird keine konkrete verbale Partizipation der Teilnehmer erwähnt, wobei hier, wie bereits erwähnt, die Möglichkeit zum Stellen von Fragen wahrscheinlich ist.

Bei genau einem Fünftel der Projekte (8) wird eine Diskussion oder eine offene Gesprächsrunde unter den Teilnehmern angeboten. Lediglich bei einem Achtel (5) besteht die Möglichkeit zu einem persönlichen Gespräch oder einem Dialog mit dem Anbieter bzw. dem anwesenden Fachpersonal.

Die aktive Partizipation der Teilnehmer kann durch Rollenspiele, Quizzes und Wissens-tests, praktische Übungen, wie Fahrsicherheitstrainings oder Geschicklichkeitsübungen,

oder durch das Testen und Kennenlernen neuer technischer Geräte und anderer Hilfsmittel zur Förderung der Verkehrssicherheit erfolgen. Bei einigen Projekten ist keine aktive Partizipation der Teilnehmer vorgesehen. Einige Angebote enthalten hingegen aktive Elemente. Unter diese Kategorie fallen z.B. Verkehrssicherheitstage, bei denen das weitaus das größte Angebot zur aktiven Partizipation besteht.

Zahlenmäßig ergeben sich, im Gegensatz zur verbalen Partizipation der Teilnehmer, größere Unterschiede. Genau die Hälfte der Projekte ist mit einem aktiven Partizipationsteil versehen, bei dem praktische Übungen des Gelernten durchgeführt werden. Neun Projekte, also knapp ein Viertel, haben keinen aktiven Teil. Hier ist anzumerken, dass zwei der befragten Projektanbieter angaben, ein aktives Element einbauen zu wollen, um ihr Angebot interessanter zu gestalten.

Die folgenden Projekte besitzen Alleinstellungsmerkmale:

- Rollenspiele bzw. das Durchspielen von Gefahrensituationen mit anschließender Analyse sind Bestandteil von drei Projekten: SEN 004 (Selbstsicherheit 50Plus), SEN 017 (Achtung Toter Winkel) und SEN 025 (Zu Fuss ins hohe Alter).
- Das Testen und Kennenlernen neuer Geräte oder Objekte, wie Reflexklebestreifen oder der „WikiNavi“ kommen in weiteren drei Projekten vor: SEN 001 (Age Explorer), SEN 022 (WikiNavi) und SEN 039 (Informationsveranstaltung „Senioren als Fußgänger im Straßenverkehr“).
- Lediglich in zwei Projekten erfolgt ein Wissenstest oder ein Quiz. Bei beiden Angeboten können die Teilnehmer das zuvor Gelernte in einem Selbsttest überprüfen. Angeboten werden derartige Elemente in den Projekten SEN 013 (Sicher zu Fuss) in Form eines Onlinequiz und in SEN 038 (Ausstellungswand Seniorenmobilität „Mobil bis ins hohe Alter“). Hier können die Teilnehmer mit Hilfe einer Drehscheibe überprüfen, inwieweit die Informationen bei ihnen angekommen sind.

Die Projekte SEN 019 (Tag der Verkehrssicherheit), SEN 021 (FahrRad... aber sicher!) und SEN 023 (Verkehrssicherheitstag für Senioren) stellen eine Besonderheit dar, da sie sehr viele verschiedene Formen der Interaktion beinhalten.

Hervorhebenswert ist außerdem das Projekt SEN 034 (Engel opjepass – Oldies op Jöck). Da es sich dabei, wie bereits erwähnt, um einen Film zur Verkehrssicherheitsaufklärung handelt, besteht hier keine Möglichkeit zur aktiven Einbeziehung der Teilnehmer. Je nachdem, in welchem Veranstaltungsrahmen er vorgeführt wird, könnte im Anschluss jedoch ein Nachgespräch stattfinden.

## **VI.6.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Partizipation der Teilnehmer“**

Die meisten Anbieter halten eine Einbeziehung der Teilnehmer, sowohl verbal als auch im aktiven Sinne, für sinnvoll. Die Tatsache, dass vorgetragene oder durch eigenständiges Lesen aufgenommene Informationen besser im Gedächtnis bleiben, wenn sie im Anschluss diskutiert oder praktisch angewendet werden, ist sicher unbestreitbar. Um Senioren zur Nutzung neuer Möglichkeiten zu ermutigen, wird es außerdem seitens der Anbieter für effektiv erachtet, ihnen die Chance zum verbalen Austausch mit anderen Senioren zu geben, um eventuellen Bedenken und Ängsten entgegen zu wirken.

Nach Angaben eines befragten Anbieters sei auch das Einbeziehen von Senioren in die Entwicklung des Projekts sehr wirkungsvoll. Die Tatsache, dass die Teilnehmer dabei selbst als Experten agieren und das Projekt auf ihre Vorstellungen ausrichten können, motiviere sie und gebe ihnen Selbstvertrauen.

Zusammenfassend kann auf dem Gebiet der Partizipation der Senioren/ innen eine erfreuliche Entwicklung konstatiert werden: Im Rahmen jeder zweiten Maßnahme sind partizipative Elemente integriert, viele Anbieter sind sich über die Wichtigkeit dieses Merkmals bewusst und wollen teilweise in bestehende Projekte partizipative Module einbauen.

Die Anbieter bemühen sich auch dort um Angebote für die Teilnahme, wo diese nicht unbedingt naheliegend ist, wie z.B. beim Projekt „WikiNavi“ (Testen eines Navigationsgerätes). Alleinstellungsmerkmale haben hier sicher die Aufklärungsmaßnahmen „FahrRad aber sicher“ (SEN 021) mit einem ganzen Bündel an aktiven Elementen, die auf mehreren Ebenen Intellekt und Physis ansprechen wie auch „Zu Fuss ins hohe Alter“ mit dem Durchspielen von realen Verkehrssituationen mit anschließender Analyse und dem Einsatz diverser Hilfsmittel. Beide Maßnahmen werden im Abschnitt „Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren“ ausführlicher vorgestellt.

## **VI.7 Merkmal „Qualifikation/ Berufsfeld der Anleiter“**

### **VI.7.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Qualifikation/ Berufsfeld der Anleiter“**

Unter dem Punkt „Qualifikation der Anleiter“ im Erfassungsbogen wurde erfasst, welche formalen Fachkenntnisse oder Erfahrungen die Projektleiter und Moderatoren mitbringen. Zu diesem Punkt werden bei der Bewerbung von Angeboten jedoch selten Angaben gemacht. Bei 33 der 40 Projekte sind keine Informationen zur Qualifikation der Anleiter erhältlich. Bei Projekten wie einem „Tag der Verkehrssicherheit“ oder einem „Verkehrssicherheitstag für Senioren“ wäre aufgrund der Vielzahl von Anbietern vor Ort eine Nennung der Qualifikation von Anleitern allerdings auch sehr aufwändig.

Drei Veranstaltungen werden laut Angaben der Organisatoren von speziell für das Projekt geschultem Personal durchgeführt. Dabei handelt es sich um die Projekte SEN 005 (sicher *mobil*), SEN 007 (FahrFitnessCheck für Senioren) und SEN 008 (Verkehrssicherheitsprogramm für ältere Fußgänger).

Bei den Projekten SEN 036 (Informationsveranstaltung für Senioren als Radfahrer), SEN 039 (Informationsveranstaltungen „Senioren als Fußgänger im Straßenverkehr“) und SEN 041 (Sicher unterwegs mit dem Rollator) werden Verkehrspolizisten als Moderatoren eingesetzt. Verkehrspsychologen und -mediziner leiten das Projekt SEN 043 (Mobilitäts-Check für Senioren).

Die Wissensweitergabe direkt über die Peer-Gruppe Senioren wird noch wenig bei Verkehrsaufklärungsmaßnahmen genutzt. In SEN 002 „PatenTicket 2.0“ bekommen die

Paten eine umfangreiche Schulung, bevor sie ihr Wissen über die Nutzung des ÖPNV weitergeben. Das Projekt wird unter „Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren“ ausführlicher erläutert.

## **VI.7.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Qualifikation/ Berufsfeld der Anleiter“**

Nur die beiden großen Verkehrsverbände (ADAC und DVR) stellen die spezielle Qualifikation der Moderatoren für die untersuchten Maßnahmen in den Vordergrund. Diese großen Organisationen haben größere finanzielle und organisatorische Ressourcen, um die Anleiter von Projekten zu schulen als kleinere Vereine, deren Projekte oft ehrenamtlich durchgeführt werden. Aber auch bei den großen Verbänden erfährt man nichts über Umfang und Qualität der Schulung sowie über das Berufsfeld der Anleiter.

Aufgrund der verschwindend geringen Reaktionen auf Nachfragen des Auftragnehmers kann bei diesem Merkmal nur spekuliert werden. Positive Interpretationen könnten davon ausgehen, dass viele Moderator/innen allgemein qualifiziert sind, da sie z.B. eine pädagogische Ausbildung erhalten haben. Möglich ist aber auch, dass im Rahmen des Ehrenamtes nicht „auch noch darauf“ geachtet werden kann oder man davon ausgeht, dass etwa Polizisten mit (älteren) Bürgern a priori gut umgehen können.

Ein Alleinstellungsmerkmal hinsichtlich ihrer hohen Qualifikation wie auch der Ausrichtung der Berufsfelder auf das Projekt hat das von Verkehrspsychologen und -medizinern geleitete Projekt SEN 043 (Mobilitäts-Check für Senioren).

## **VI.8 Merkmal „Praktische Übungen / Hilfsmittel“**

### **VI.8.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Praktische Übungen / Hilfsmittel“**

Da bei sechs Maßnahmen Übungen *und* Tests angeboten werden (also Mehrfachnennungen möglich waren), sind die im folgenden genannten Angaben in der Summe größer als die Anzahl der untersuchten Maßnahmen.

Diese beiden Merkmale werden in diesem Abschnitt wegen ihres unmittelbaren Zusammenhangs beim Einsatz im Rahmen der Maßnahmen gemeinsam betrachtet. Die Koppelung zeigt sich auch bei der zahlenmäßigen Auswertung: Rund fünf Achtel der Maßnahmen (26) beinhalten praktische Übungen *und* Hilfsmittel. Broschüren zum Selbststudium haben wir nicht unter dem Merkmal Hilfsmittel subsumiert.

Unter diesen 26 Projekten treten der „eigene Pkw“ (6) und „Rollator / Gehstock“ (5) am häufigsten auf. Bei den Maßnahmen der Verkehrsunternehmen werden Fahrpläne bzw. Computer-/ Internet-Fahrplanangebote als Hilfsmittel eingesetzt. Alleinstellungsmerkmale weisen die beiden Projekte auf, die Altersanzüge bzw. Rauschbrillen einsetzen.

Bei rund einem Viertel der Maßnahmen (11) werden Geschicklichkeits- bzw. Sinnes-tests angeboten. Das Nutzen des eigenen Pkw haben wir nicht als Merkmal in dieser

Kategorie mitgezählt.

Knapp ein Viertel der Projekte (9) beinhaltete weder praktische Übungen noch Geschicklichkeits- bzw. Sinnestests, sondern boten rein theoretische Wissensvermittlung an.

## **VI.8.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Praktische Übungen / Hilfsmittel“**

Das Angebot, körperliche Übungen durchzuführen, die Sinne zu schärfen und zu testen bzw. Hilfsmittel praktisch zur eigenen Information einzusetzen, ist bereits jetzt fast Standard bei Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren. Übungen und Hilfsmittel werden bei allen Verkehrsteilnehmergruppen eingesetzt, Fahrtrainings auf dem Pkw-Übungsplatz sind längst nicht mehr das einzige Angebot mit Einsatz von (technischen) Hilfsmitteln.

## **VI.9 Merkmal „Veranstaltungsorte“**

### **VI.9.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Veranstaltungsorte“**

Die Auswertung des Merkmals „Veranstaltungsorte“ gibt Auskunft darüber,

- ob die Veranstaltung „inhouse“ oder im Freien stattfindet,
- ob der Veranstalter zum Treffpunkt der Zielgruppe kommt oder die Zielgruppe zum Veranstalter kommen muss und
- an welcher Örtlichkeit die Durchführung der Veranstaltung vorgesehen ist (z.B. in einer Seniorenfreizeitstätte, auf einem Übungsgelände oder im öffentlichen Straßenraum).

Zwei von fünf Maßnahmen (16) finden nur „inhouse“ statt, rund ein Viertel (11) der Angebote findet im Freien *und* inhäusig statt und rund ein Achtel (6) wird nur im Freien angeboten. Exakt ein Achtel der Maßnahmen (5) stellen nicht Veranstaltungen an konkreten Orten dar (Broschürangebote, Film); bei einer Maßnahme konnten keine Angaben zum Veranstaltungsort gefunden werden.

Bei fünf von acht Maßnahmen (25) sollen die Teilnehmer/innen die Einrichtung des Veranstalters aufsuchen (inhäusig oder im Freien/ Übungsgelände). Bei knapp jeder sechsten Maßnahme (7) besuchen die Moderatoren/innen die Seniorengruppe in deren Einrichtung. Bei zwei Projekten waren explizit externe Treffpunkte angegeben. Exakt ein Achtel der Maßnahmen (5) stellen nicht Veranstaltungen im eigentlichen Sinne dar (Broschürangebote, Film); bei einer Maßnahme konnten keine Angaben gefunden werden.

Inhäusig beim Veranstalter findet exakt ein Viertel der Veranstaltungen statt, innerhalb eines Seniorenwohnheims bzw. einer -freizeitstätte wird knapp jede siebte Maßnahme (6) angeboten. Unter den Projekten, die im Freien angeboten werden, fand jede achte Maßnahme im öffentlichen Straßenraum (5) und jede zehnte (4) auf einem Übungs-

gelände statt. Ein Viertel der Maßnahmen (10) wurde in Räumen der Veranstalter bzw. der Seniorengruppe *und* im öffentlichen Straßenraum bzw. auf einem Übungsgelände durchgeführt. Exakt ein Achtel der Maßnahmen (5) stellen nicht Veranstaltungen im eigentlichen Sinne dar; bei einer Maßnahme konnten keine Angaben gefunden werden.

## **VI.9.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Veranstaltungsorte“**

Der Tatsache, dass knapp die Hälfte der Maßnahmen zumindest teilweise im Freien durchgeführt wird, deutet auf einen hohen Praxisanteil bei diesen Maßnahmen hin. Von den drei Projekten, die sich speziell an mobilitätsbehinderte Senioren richten, ist es bei zweien erforderlich, dass die Teilnehmer Räumlichkeiten des Anbieters aufsuchen, bei der dritten wird ein externer Treffpunkt vereinbart. Es war nicht zu erkennen, ob diese Angebote aus technisch-organisatorischen Gründen beim Veranstalter durchgeführt werden oder ob es sich dabei um eine didaktische Maßnahme mit dem Ziel handelt, die Mobilitätseingeschränkten zu aktivieren.

Ein Alleinstellungsmerkmal kann bei der Auswertung der Veranstaltungsorte - im Gegensatz zu den meisten anderen untersuchten Merkmalen - nicht identifiziert werden. Es ist aber anzunehmen, dass durch Maßnahmen, bei denen ein theoretischer Teil inhäusig *und* eine praktische Umsetzung im Freien verbunden werden, das neue Wissen besser vermittelt werden kann und auch länger im aktiven Gedächtnis der Teilnehmer/innen verbleibt.

## **VI.10 Merkmal „Finanzierung“**

### **VI.10.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Finanzierung“**

Bei diesem Merkmal sollte die Finanzierung der Maßnahmen untersucht werden. Außerdem wurde versucht zu ermitteln, inwieweit es den Anbietern gelingt, Sponsoren zu gewinnen oder andere Fördermittel zur Unterstützung der Maßnahmen zu erschließen.

Da sowohl im Internet als auch in den ausgewerteten Printmedien keine Informationen zu dieser Frage zu finden waren und auch die Antworten auf unsere Nachfragen unergebig blieben, kann eine statistische Auswertung dieses Merkmals nicht vorgenommen werden.

### **VI.10.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Finanzierung“**

Ob die fehlenden Informationen auf dem Bestreben beruhen, keine Betriebsgeheimnisse verraten zu wollen oder aus der Unkenntnis über die Höhe der Kosten zu erklären sind, lässt sich nicht ermitteln.

Einige Veranstalter gaben die Teilnahmegebühren für den Besuch ihrer Maßnahmen an bzw. teilten mit, dass die Teilnahme bei ihnen kostenlos sei. Die genannten Teilnahmegebühren können jedoch kaum die tatsächlichen Kosten der Maßnahmen decken.

Trotzdem teilte uns der Anbieter eines Projektes mit Teilnahmegebühren mit, dass man auf keinen Fall höhere Preise nehmen könne, da dann die Besucherzahlen rapide zurückgehen würden. Daraus lässt sich schließen, dass Projekte, für die *keine* Teilnahmegebühren erhoben werden *ausschließlich*, Angebote mit Gebühren dagegen *teilweise* durch Eigenmittel der Veranstalter oder eingeworbene Fremdmittel finanziert werden.

## **VI.11 Merkmal „Werbung / Ansprache“**

### **VI.11.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Werbung / Ansprache“**

Die Auswertung dieses Merkmals gibt Auskunft darüber, mit welchen Medien die Veranstalter versuchen, Senioren/innen zur Teilnahme an den Maßnahmen zu bewegen.

95% der Anbieter (38) werben über das Internet bzw. stellen dort die Maßnahme vor. Es wurde bei der Auswertung nicht differenziert, ob es sich dabei um eine Website oder um elektronische Newsletter handelt. Rund die Hälfte der Veranstalter (21) werben bzw. präsentieren ausschließlich im Internet, knapp die Hälfte (17) nutzen das Internet neben anderen Medien.

Knapp ein Drittel der Veranstalter (12) werben mit Printmedien (Broschüren, Faltblätter oder Handzettel). Drei weitere werben mit Plakaten.

Rund jeder siebte Anbieter von Maßnahmen (6) verschickt Pressemitteilungen; drei Veranstalter gaben TV- oder Hörfunkberichte an.

Jeder zehnte Anbieter (4) schaltet Anzeigen, wobei die Art des Mediums nicht genannt wurde. Zwei weitere werben in der eigenen Kundenzeitschrift resp. im Vereinsorgan.

Rund jeder sechste (7) Anbieter nutzt Mund-zu-Mund-Propaganda, wovon zwei die „direkte Ansprache“ nannten, fünf nutzen Werbung über Multiplikatoren.

Außerdem wurden die Veranstalter gebeten, die Wirkung ihrer Werbebemühungen einzuschätzen. Zwei von fünf der Anbieter (16) folgten dieser Bitte.

### **VI.11.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Werbung / Ansprache“**

Nach unterschiedlichen Quellen nutzen etwa 40% der Senioren über 65 Jahren in Deutschland das Internet. Wenn rund die Hälfte der Anbieter von Senioren-Maßnahmen *ausschließlich* das Internet zur Werbung nutzen, dann verzichten sie entweder auf einen großen Teil ihrer Zielgruppe oder sie wollen explizit nur internet-affine Multiplikatoren ansprechen.

Beim Einsatz von Werbung sind grundsätzlich zwei Ansätze möglich: Entweder eine direkte Ansprache der Zielgruppe via Medien oder eine Kontaktaufnahme über Multiplikatoren.

Die meisten der untersuchten Internet-Angebote gehen einen Mittelweg. Die Texte sind von Stil und Duktus eher für Multiplikatoren gedacht, d.h. es wird meist *über* Senior/innen geschrieben und nicht *mit* ihnen kommuniziert. Jedoch werden auch keine konkreten Handlungsanleitungen an die Multiplikatoren gerichtet, in diesem Fall keine Botschaft „Werben Sie für unsere Maßnahme“.

Haben die Anbieter an Senioren gerichtete Info-Broschüren erarbeitet, findet man diese meist "mit einigen Klicks" auf der Website. Diese Broschüren sind in der Regel recht ansprechend gestaltet. In einigen Fällen wird jedoch nicht bedacht, dass das Format des Flyers einen lesbaren Ausdruck auf A4-Papier nicht erlaubt. Auch auf dem Bildschirm sind diese pdf-Dateien oft nur schlecht lesbar, meist ist häufiges Scrollen erforderlich, ein Komfortmangel, der auch durch die Möglichkeit der Schriftvergrößerung nicht ausgeglichen wird.

Bemerkenswert ist die geringe Anzahl von Anbietern, die versuchen die Zielgruppe per Pressemitteilung zu erreichen. Nur wenige Organisationen haben die Möglichkeit alternativ über eine Kundenzeitung oder eine Vereinszeitschrift auf ihre Maßnahme hinzuweisen. Immerhin jede zehnte Organisation ist finanzkräftig genug, um Anzeigen schalten zu können. Anders formuliert heißt das aber auch: Neun von zehn können es wahrscheinlich nicht.

So bleibt den Anbietern oft nur die mündliche, direkte Ansprache. Sicherlich dürfte diese Methode zu den wirkungsvollsten gehören, wenn nur wenige Multiplikatoren zur Verfügung stehen, bleibt sie jedoch ineffektiv.

Im Gegensatz zu diesen Folgerungen stehen die Selbsteinschätzungen einiger Anbieter über die Wirkung ihrer Werbeanstrengungen. Allerdings sind ihre Angaben oft sehr kurzschlüssig („Zielgruppe wird gut erreicht“), ausführlicher positiv berichten nur die Anbieter, die zumindest über ein Bündel von Medien und Maßnahmen versucht, Senioren zur Teilnahme zu bewegen.

## **VI.12 Merkmal „Evaluierung“**

### **VI.12.1 Statistische Auswertung des Merkmals „Evaluierung“**

Bei diesem Merkmal wird ermittelt, ob - im weitesten Sinne - eine Qualitätskontrolle der Maßnahmen durchgeführt wird. Dazu gehören z.B. externe Evaluationen, Zertifikate oder Fragebögen für die Teilnehmer. Einfache Feedback-Runden am Schluss einer Veranstaltung wurden hier nicht erfasst.

Lediglich fünf Prozent der Maßnahmen (2) wiesen dieses Merkmal auf, wobei das Projekt SEN 012 „Fahrsicherheitskurs für ältere Erwachsene“ mit mündlichem Feedback und schriftlichen Fragebögen, die von den Teilnehmenden ausgefüllt werden, arbeitet. Das zweite Projekt, SEN002 „PatenTicket 2.0“, wurde extern durch die TU Dortmund auf seine Wirksamkeit evaluiert. Dieses Projekt wird im Abschnitt „Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren“ ausführlicher dargestellt.

## **VI.12.2 Analytische Auswertung des Merkmals „Evaluierung“**

Es ist erstaunlich, dass sich nur wenige Veranstalter für die Wirksamkeit und Attraktivität ihrer Angebote interessieren. Der Auftragnehmer hatte bei diesem Merkmal einen niedrigen Erwartungshorizont, da nicht erwartet werden kann, dass kleinere, finanzschwache Organisationen sich extern evaluieren lassen. Jedoch sollte ein kurzer schriftlicher Fragebogen oder ein mündliches Kurz-Interview mit den Teilnehmenden in Zukunft zum Mindest-Standard bei allen Senioren-Verkehrssicherheitsprojekten werden.

## **VII. Empfehlungen für in Berlin durchzuführende neue Verkehrsaufklärungsprojekte für Senioren**

### **VII.1 Seniorenwegepläne**

Das vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg VRS angebotene Projekt „Seniorenwegepläne“ dient zur Erstellung von Stadtplänen mit Ausrichtung auf die Bedürfnisse von Senioren. Auf den Plänen sollen wichtige Ziele für ältere Menschen, barrierefreie Wege, sowie gefährliche Stellen im Verkehr gekennzeichnet werden. Es handelt sich bei den VRS-Plänen um reine Bestandspläne, die zwar eine Gefahrenanalyse einschließen, aber keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Senioren enthalten.

Zur Erstellung der Pläne wurde des Weiteren eine „Fußgängercheck-Tasche“ entwickelt, mit Hilfe derer freiwillige Teilnehmer auf Gefahrenpunkte und seniorenfreundliche Wege etc. aufmerksam machen können und diese später in den Plänen erfasst werden können. (Die Fußgängercheck-Tasche enthält neben den Aktionsanleitungen Kartenausschnitte und Hilfsmittel wie Klebepunkte und Maßband.)

Neben der Vergabe der Taschen folgt innerhalb der jeweiligen Teilnehmergruppe (meist sind dies fest bestehende Seniorengruppen) eine theoretische Einweisung in deren Anwendung. Die Wegepläne können später neben den Senioren auch für jüngere, mobilitätseingeschränkte Menschen interessant sein.

Beteiligte Kooperationspartner des Projekts sind die örtliche Polizei, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und die Verkehrswachten.

Die „Seniorenwegepläne“ sind zwar keine direkte verkehrserzieherische Maßnahme, doch weisen sie die Nutzer auf Gefahren im Verkehr hin und können so deren Sicherheit erhöhen. Des Weiteren können die Stadtpläne den Mobilitätsradius von unsicheren Senioren steigern und eine gute Orientierungshilfe darstellen. Da das Projekt noch in der Entwicklungsphase steht, wird bislang keine Werbung für die Wegepläne betrieben.

Nach Angaben des Initiators sind die Teilnehmer sehr motiviert, da sie auf diese Weise als Experten agieren und die Pläne auf ihre eigenen Bedürfnisse ausgerichtet werden können.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt viel versprechend, da

- andere Pläne keine Informationen zu häufig angesteuerten Seniorenzielen liefern
- die Senioren selbst in die Entwicklung der Pläne einbezogen werden (sie selbst wissen am besten, wo gefährliche Verkehrspunkte in ihrem Wohnumfeld sind und welche Ziele sie oft ansteuern)
- viele Kooperationspartner mit einbezogen werden, welche verschiedene Ideen einbringen können

Weitere Informationen zu dem Projekt befinden sich auf der Daten-CD im Erhebungsbogen SEN 016.

Bei unserer schriftlichen Befragung zeigten sich einige Verbände und Institutionen an der Erstellung von Seniorenwegeplänen interessiert (Abschnitt IV.26.1). Im Rahmen der Nach-Interviews haben wir diejenigen Verbände / Institutionen erneut befragt, die im schriftlichen Fragebogen mit „evtl. Unterstützung“, insbesondere aber mit „evtl. eigenes Angebot“ geantwortet hatten. In der Auswertung der Nach-Interviews (Abschnitt V.1) werden die Angaben derjenigen Verbände und Institutionen, die eine Verwirklichung des Projekts in den Jahren 2012 oder 2013 für „sehr wahrscheinlich“ bzw. „wahrscheinlich“ hielten, zu möglichen Kooperationspartnern, geeigneten Orten und zur Finanzierung detailliert vorgestellt.

In einer vom FUSS e.V. im Jahr 2005 herausgegebenen und vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr sowie dem Beirat Östliche Vorstadt geförderten Studie hat Angelika Schlansky vom Büro „GEKaPLAN, Stadt- und Regionalplanung“ einen Seniorenwegeplan für Bremen-Steintor erstellt, der im Gegensatz zu den oben vorgestellten VRS-Plänen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Senioren enthält. Die Veröffentlichung wird im Abschnitt VII.8 "Verbesserungen der Wege der Älteren in der Stadt" ausführlich dargestellt.

## VII.2 Seh- und Reaktionstests

Ältere Menschen reagieren oft langsamer und sehen meist schlechter als Jüngere. Die Tests ermöglichen es Senioren, ihre Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr realistischer einzuschätzen.

Seh- und Reaktionstests werden unseres Wissens nach nicht als eigenständige Maßnahmen angeboten, sondern stets im Rahmen von größeren Veranstaltungen/ Aufklärungsmaßnahmen (z.B. im Rahmen des Bundesprojekts „Mobil bleiben, aber sicher!“ der Deutschen Verkehrswacht). Jedoch stellen sie dort eine sinnvolle Ergänzung, insbesondere zu Vorträgen und dem Printmedienangebot dar, da sie andere Sinne und nicht nur die intellektuelle Ebene ansprechen. Außerdem können Senioren im Rahmen etwa der Seniorenwoche mit den Testergebnissen realistischer und gezielter andere Angebote im Bereich Verkehrsaufklärungsmaßnahmen aufsuchen.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt viel versprechend, da

- es ohne „erhobenen Zeigefinger“ und evtl. Sanktionsmaßnahmen Senioren ermöglicht, zwanglos ihre eigenen Fähigkeiten selbst einzuschätzen,

- im Rahmen der Tests Kontaktaufnahmen durch das Personal leichter sind (als etwa an Info-Tischen) und
- Abwechslung im Rahmen einer größeren Veranstaltung zu anderen angebotenen Modulen bietet.

Bei unserer schriftlichen Befragung zeigten sich einige Verbände und Institutionen am Einsatz von Seh- und Reaktionstests für Senioren interessiert (Abschnitt IV.26.2). Im Rahmen der Nach-Interviews haben wir diejenigen Verbände / Institutionen erneut befragt, die im schriftlichen Fragebogen mit „evtl. Unterstützung“, insbesondere aber mit „evtl. eigenes Angebot“ geantwortet hatten. In der Auswertung der Nach-Interviews (Abschnitt V.2) werden die Angaben derjenigen Verbände und Institutionen, die eine Verwirklichung des Projekts in den Jahren 2012 oder 2013 für „sehr wahrscheinlich“ bzw. „wahrscheinlich“ hielten, zu möglichen Kooperationspartnern, geeigneten Orten und zur Finanzierung detailliert vorgestellt.

### **VII.3 Seniorenwoche**

Seit vielen Jahren können sich ältere Menschen auf der Berliner Seniorenwoche über viele Aspekte ihres Lebens informieren. Im Rahmen dieser jährlichen Veranstaltung können auch Informationen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheit angeboten werden. Die 38. Berliner Seniorenwoche wird am 25. August 2012 unter dem Motto „Solidarität zwischen den Generationen“ auf dem Breitscheidplatz eröffnet.

Die Seniorenwoche ist zwar keine typische Verkehrsaufklärungsmaßnahme, bietet jedoch einen guten Rahmen, um Multiplikatoren und Senioren, die evtl. an anderen Themen interessiert sind, grundsätzlich aber offen solche Veranstaltungen besuchen, auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen. Bisher wird die Seniorenwoche viel zu wenig von Organisationen, die im Verkehrssicherheitsbereich tätig sind, genutzt.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt viel versprechend, da

- hier einfach Kreise erreicht werden können, die bislang nichts bzw. wenig sich mit dem Thema beschäftigt hatten,
- nützliche Anregungen, auch interdisziplinär, gerade auch als Anbieter, zu erhalten sind und
- neue Formen der Verkehrsaufklärung zwanglos im Einsatz zu testen sind.

Standanmeldungen für den 25.8.2012 - dem „Markttag“ - bzw. Anmeldungen für das Programm sind z.B. über das Internet über <http://sewo.senioren-berlin.de> bis zum 7. Juni möglich.

Bei unserer schriftlichen Befragung zeigten sich einige Verbände und Institutionen an der Beteiligung an der Seniorenwoche interessiert (Abschnitt IV.26.3). Im Rahmen der Nach-Interviews haben wir diejenigen Verbände / Institutionen erneut befragt, die im schriftlichen Fragebogen mit „evtl. Unterstützung“, insbesondere aber mit „evtl. eigenes Angebot“ geantwortet hatten. In der Auswertung der Nach-Interviews (Abschnitt V.3)

werden die Angaben derjenigen Verbände und Institutionen, die eine Verwirklichung des Projekts in den Jahren 2012 oder 2013 für „sehr wahrscheinlich“ bzw. „wahrscheinlich“ hielten, zu möglichen Kooperationspartnern, geeigneten Orten und zur Finanzierung detailliert vorgestellt.

#### VII.4 Alter er-fahren

Jüngere Menschen ziehen sogenannte „Altersanzüge“ an, die die Bewegungen erschweren sowie die Wahrnehmungen verringern und können gemeinsam unterwegs mit Senioren mehr Verständnis für diese erwerben.

Der Einsatz von Altersanzügen ist zwar keine typische Verkehrsaufklärungsmaßnahme für *Senioren*, da die Anzüge ja von jüngeren Menschen getragen werden sollen. Durch die direkte sinnliche Erfahrung für diese Menschen wird jedoch ihr Verständnis für Ältere deutlich verbessert. Sinnvoll kann der Altersanzug sicherlich auch in generationsgemischten Veranstaltungen eingesetzt werden, da hier ältere Menschen quasi als Fachleute auftreten können.

Veranstaltungen mit den von einem Anbieter als „Age Explorer“ bezeichneten Anzügen können wirkungsvoll mit dem Einsatz von „Rauschbrillen“ kombiniert werden. Mit „Rauschbrillen“ lassen sich die Wahrnehmungen im betrunkenem Zustand simulieren (siehe SEN 037).



Unserer Auffassung nach ist das Projekt interessant, da

- es sinnlich/ spielerisch eindrucksvolle Erfahrungen ermöglicht,
- es einen Neuigkeitswert hat und bereits dadurch Interesse weckt,

- generationenübergreifend einsetzbar ist,
- an den verschiedensten Veranstaltungsorten und im Freien einsetzbar ist und
- flexibel als Modul im Rahmen einer breiter angelegten Veranstaltung angeboten werden kann.

Bei unserer schriftlichen Befragung zeigten sich einige Verbände und Institutionen an dem Einsatz der Altersanzügen („Alter er-fahren“) interessiert (Abschnitt IV.26.4). Im Rahmen der Nach-Interviews haben wir diejenigen Verbände / Institutionen erneut befragt, die im schriftlichen Fragebogen mit „evtl. Unterstützung“, insbesondere aber mit „evtl. eigenes Angebot“ geantwortet hatten. In der Auswertung der Nach-Interviews (Abschnitt V.1) werden die Angaben derjenigen Verbände und Institutionen, die eine Verwirklichung des Projekts in den Jahren 2012 oder 2013 für „sehr wahrscheinlich“ bzw. „wahrscheinlich“ hielten, zu möglichen Kooperationspartnern, geeigneten Orten und zur Finanzierung detailliert vorgestellt.

Weitere Informationen zu dem Projekt befinden sich auf der Daten-CD im Erhebungsbogen SEN 001.

## VII.5 PatenTicket 2.0

Unter dem Namen *PatenTicket 2.0* bot die RVK GmbH (Regionalverkehr Köln GmbH) im Jahr 2011 im Rahmen eines Forschungsprojekts sogenannte *PatenTickets* an, die der Förderung der Mobilität älterer Menschen dienen sollten.

Das Projekt bietet in erster Linie ein Anreizsystem für Personen, die sonst mit dem Pkw fahren oder Hemmungen haben (ggf. durch Mobilitätseinschränkungen) den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Vor allem ältere Verkehrsteilnehmer, für die das Führen eines Pkws mit zunehmendem Alter gefährlicher wird, sollen ermutigt werden, auf Bus und Bahn umzusteigen. Es handelt sich gleichzeitig um eine erzieherische und eine kommunikative sowie eine mit ökonomischen Anreizen operierende Maßnahme (Abschnitt VI.2.1, Typen 3 und 6), da die Teilnehmer ausführlich über die Möglichkeiten und das sichere Verhalten in öffentlichen Verkehrsmitteln informiert bzw. durch finanzielle Anreize motiviert werden.

Kern des *PatenTickets 2.0* ist eine kostenlose Zeitkarte der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und der Regionalverkehr Köln GmbH, die für das erweiterte Verkehrsverbundnetz für die Dauer von drei Monaten Gültigkeit besitzt. Im Rahmen des Forschungsprojektes erhalten zufällig ausgewählte Abonnentinnen und Abonnenten des Aktiv60Tickets ein *PatenTicket* zusätzlich zu Ihrem Ticket, damit Sie es einer/m Bekannten, einem Freund oder Verwandten schenken, der/ die bislang nicht oder selten mit Bus und Bahn unterwegs ist. Die Besitzer des Aktiv60Tickets fungieren im Fortlauf des Projekts als Paten für den von ihnen ausgewählten Empfänger des *PatenTickets*. Eine konkrete Altersgruppe, für die das Angebot gilt, wird zwar nicht genannt, doch ist davon auszugehen, dass die Abonnenten eines Aktiv60Tickets das *PatenTicket* an andere ältere Menschen weiterreichen.

Zunächst werden die Paten umfassend geschult und mit ihrer Rolle als Leiter einer

ÖPNV-unerfahrenen Person vertraut gemacht. Zusätzlich werden Informationsmaterial und Fragebögen ausgeteilt, damit eine anschließende Evaluierung des Projekts möglich ist. Über drei Monate hinweg können die teilnehmenden „Patenkinder“ anschließend das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs nutzen.



Die potenziellen Paten wurden im Jahr 2011 durch telefonische Ansprache und durch eine Pressemitteilung im Kölner Stadtanzeiger auf das Projekt aufmerksam gemacht. Das Angebot fand großen Anklang und wurde im Allgemeinen sehr positiv von den Teilnehmenden bewertet. Die umfassende Evaluierung erfolgte durch den Kooperationspartner des Projekts, den Fachbereich Verkehrswesen der TU Dortmund. Das Projekt gewann den VCD-Innovationspreis im ÖPNV in der Kategorie Kommunikation. Da es sehr erfolgreich verlief, ist eine zukünftige Fortführung laut Veranstalter wahrscheinlich.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt *PatenTicket 2.0* eine viel versprechende neue Verkehrsaufklärungsmaßnahme, da sie neue Ansätze bietet:

- die Anwendung der „peer to peer“ Methode. Die Anwendung dieser Methode ist bei diesem Projekt besonders sinnvoll, da den Senioren durch das Beisein einer vertrauten Person eventuelle Ängste und Bedenken genommen werden und sich der jeweilige Pate gut in das „Patenkind“ hineinversetzen kann und
- die umfassende Evaluierung, die sonst bei vielen Projekten ausbleibt.

Des Weiteren hebt sich das Projekt von anderen dadurch ab, dass es mit einem Preis ausgezeichnet wurde. Dies ist bei keiner weiteren hier untersuchten Verkehrsaufklärungsmaßnahme der Fall.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 002 im Ordner „Erfasste Erhebungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD. Weitere Informationen zum Projekt sind auf der Website [www.paten ticket.de](http://www.paten ticket.de) zu finden.

## VII.6 Radeln im Alter – aber sicher!

Das Projekt „Radeln im Alter – aber sicher!“, das von Green City e.V. in Kooperationen mit dem Human Powered Vehicles (hpv) e.V. und der Seniorenzeitschrift Treffpunkt 55plus in München angeboten wird, ist ein Projekt mit dem ältere Menschen zum Radfahren oder gegebenenfalls Nutzen neuer technischer Möglichkeiten, wie E-Bikes oder Pedelecs motiviert werden sollen.

Es werden dazu in verschiedenen Stadtteilen Münchens Kurse angeboten, bei denen neben einem Vortrag über Themen rund ums Radfahren, wie Gesundheit, Sicherheit, Technik etc. praktische Übungen und das Kennenlernen neuer Alternativen zum klassischen Fahrrad im Vordergrund stehen. Der Fokus liegt hier besonders auf Fahrrädern mit tiefem Einstieg, Drei- und Mehrrädern, sowie akku-unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes).

Die neuen Fahrzeuge können in einem sicheren Umfeld erprobt werden. Es besteht die Möglichkeit zur Teilnahme an Fahrtrainings auf speziellen Parcours und an geführten Radtouren, auf denen die (Elektro-)Fahrräder im Straßenraum getestet werden können.

Die Maßnahme soll in erster Linie Anreize bieten, die eigene Sicherheit im Straßenverkehr zu steigern. Sie hat dabei auch einen erzieherischen Aspekt, bei dem die Teilnehmer Informationen zum sicheren Verhalten im Verkehr erhalten (Abschnitt VI.2.1, Typen 3). Neben diesen Komponenten wird im Rahmen der Maßnahme stark auf die Bedeutung eines guten Gesundheitszustandes im Alter eingegangen (Abschnitt VI.2.1, Typ 5).

Das Projekt richtet sich nicht ausdrücklich an eine bestimmte Altersgruppe der Senioren. Es ist für alle älteren Menschen gedacht, die Interesse an einer Weiterbildung im Rahmen des Themas haben und bereit sind, neue Möglichkeiten zu erproben.



Das Projekt hebt sich insofern von anderen Maßnahmen ab, da es

- neue Verkehrsmittel wie E-Bikes, Pedelecs, Drei- und Mehrräder vorstellt,
- die Möglichkeit bietet, diese auf einer geführten Fahrradtour auszuprobieren und
- unterschiedliche Kooperationspartner einbindet und so Einflüsse und Ideen aus unterschiedlichen Branchen einbeziehen kann.

Weitere Informationen zum Projekt „Radeln im Alter – aber sicher!“ befinden sich unter der Kennung SEN 040 im Ordner „Erfasste Erhebungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

## **VII.7 Zu Fuß ins hohe Alter**

Das Projekt „Zu Fuss ins hohe Alter“ von „Fussverkehr Schweiz – Fachverband der FussgängerInnen“ fördert das bessere Verständnis der Senioren für Verkehrssituationen. Außerdem sind die Ermutigung zu mehr Bewegung im Alltag, eine Analyse des eigenen Verkehrsverhaltens und die Besprechung von Schwachpunkten im Wohnumfeld der Teilnehmer Gegenstand der Maßnahme. - Das Projekt findet in Kooperation mit Gerontologen der Fachhochschule Bern statt.

Zu Beginn der Veranstaltung steht ein Referat mit praktischen Informationen zum besseren Verständnis von Verkehrssituationen und Tipps zum sicheren Verhalten. In einer Diskussion wird das eigene Verkehrsverhalten analysiert. Mit Fachleuten werden Schwachpunkte der Verkehrsinfrastruktur im Wohnumfeld der Teilnehmenden besprochen.

Der Kurs beinhaltet zum einen erzieherische Maßnahmen, in dem die Senioren über sicheres Verhalten im Verkehr unterrichtet werden. Zum anderen umfasst das Angebot aber auch bewegungsfördernde Maßnahmen durch die Betonung der Wichtigkeit eines guten Gesundheitszustandes im Alter. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3 und 5)

Das Projekt ist auf keine bestimmte Senioren-Altersgruppe ausgerichtet. Durch die Ansprache bereits bestehender Seniorengruppen dürften hinsichtlich ihrer körperlichen und geistigen Verfassung relativ homogene Gruppen an den Kursen teilnehmen.

Die Werbung erfolgt bei dieser Maßnahme vor allem über Multiplikatoren, wie Seniorenclubs und Kirchengemeinden. So werde laut Anbieter die Zielgruppe gut erreicht. Sie Kursteilnehmer wirkten meist aktiv am Projekt mit. Man habe ferner festgestellt, dass eine Einbeziehung lokaler Beispiele, sowie ein abwechslungsreicher Ablauf und ein einfacher Präsentationsaufbau sehr wirkungsvoll seien.

Unserer Auffassung nach hat das Angebot die folgenden wirkungsvollen neuen Ansätze, da

- es gut auf die jeweiligen Seniorengruppen ausgerichtet ist,
- es eines der wenigen Projekte ist, bei dem eine Analyse des eigenen Fehlverhaltens im Straßenverkehr durchgeführt wird,

- die Erfahrungen, Ängste und Ideen der Senioren stark berücksichtigt und
- lokale Beispiele einbezogen werden.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 025 im Ordner „Erhebungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.



## VII.8 Verbesserungen der Wege der Älteren in der Stadt

In einer vom FUSS e.V. herausgegebenen und vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr sowie dem Beirat Östliche Vorstadt geförderten Studie hat das Büro „GEKA-PLAN, Stadt- und Regionalplanung“ einen Seniorenwegeplan für Bremen-Steintor erstellt, der im Gegensatz zu den unter VII.1 vorgestellten Seniorenwegeplänen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Senioren enthält. (Die dort vorgestellten „Fußgängercheck-Taschen“ sind selbstverständlich auch für dieses Projekt eine nützliche Basis.)

Auf den Plänen sollen als erster Schritt wichtige Ziele für ältere Menschen, barrierefreie Wege sowie gefährliche Stellen im Verkehr gekennzeichnet werden. Danach werden die Verbesserungsvorschläge von einem begleitenden Team erfasst und an die lokalen Behörden weitergereicht. Bei den zu erarbeitenden Vorschlägen soll es sich nicht um aufwändige, große Umbaumaßnahmen, sondern eher um organisatorische Änderungen im Verkehrsfluss und kleinere Maßnahmen wie der Ermöglichung von Sichtbeziehungen zwischen Autofahrern und querenden Fußgängern handeln.

„Seniorenwegepläne“ sind zwar keine verkehrserzieherische Maßnahme im engeren Sinne, doch weisen sie die Nutzer auf Gefahren im Verkehr hin und können so deren Sicherheit erhöhen. Des Weiteren können die Stadtpläne den Mobilitätsradius von unsicheren Senioren erweitern und eine gute Orientierungshilfe darstellen. Bei einer Umsetzung der in den Plänen enthaltenen Maßnahmen ergeben sich darüber hinaus meist direkte, positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Abschnitt VI.2.1, Typ 3).

Unserer Auffassung nach ist das Projekt besonders empfehlenswert, da

- andere Pläne keine Informationen zu häufig genutzten Seniorenzielen liefern
- die Senioren selbst in die Entwicklung der Pläne und des Maßnahmenkatalogs einbezogen werden, denn sie selbst wissen am besten, wo sich verkehrlich gefährliche Orte in ihrem Wohnumfeld befinden und welche Ziele sie oft aufsuchen.
- die Verbesserungsvorschläge der Senioren durch das betreuende Büro kompakt vorbereitet an die zuständigen Behörden weitergereicht werden und so unnötige Reibungsverluste und vermehrter Arbeitsaufwand vermieden werden.

Ein Artikel aus der Zeitschrift des FUSS e.V., *mobilogisch!*, der diese Studie „Wege der Älteren in der Stadt - Wie mit einfachen Mitteln die Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Raum erleichtert werden kann“ vorstellt, steht auf der Website [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) > Themen > Senioren zu Fuß > Wege der Älteren in der Stadt (mobilogisch-Artikel, 1/06) bereit. Am Ende dieses Artikels befindet sich auch ein Link auf die gesamte Studie als PDF-Datei.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 45 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

## **VII.9 Schritt halten – aktiv älter werden in (Reutlingen)**

Mit dem Projekt „Schritt halten...“ hat sich die Klinik für Geriatrische Rehabilitation in Stuttgart zum Ziel gesetzt, die sichere Bewegung älterer Menschen zu fördern. Da sich ältere Menschen mit steigendem Alter immer weniger bewegen, möchten die Anbieter mit dieser Maßnahme dieser Entwicklung entgegenwirken, denn eine gute Beweglichkeit hat nachgewiesenermaßen einen hohen Nutzen nicht nur für den individuellen Gesundheitszustand, sondern auch für eine sichere Teilnahme am Verkehr (weniger Stürze und dadurch Senkung der Eigenunfallrate, verbesserte Hirnleistungen, größeres Sichtfeld durch erhöhte Beweglichkeit des Kopfes etc.).

Bei der Maßnahme „Schritt halten...“ werden nicht nur „Gymnastikkurse“ für bereits

immobile alte Menschen angeboten, vielmehr richten sich die Kurse an ein breites Spektrum von Senioren mit unterschiedlichem Gesundheits- und Sozialstatus. Bei der Maßnahme wird auf bestehende Strukturen zurückgegriffen und Netzwerke zwischen älteren Bürgern und Verantwortlichen auf allen Ebenen geknüpft. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3 und 5).



Unserer Auffassung nach ist das Projekt sinnvoll, da

- in seinem Rahmen nicht nur standardisierte Fitnessgymnastik angeboten, sondern versucht wird, das nötige Bewusstsein für eine bessere Beweglichkeit der Senioren auf vielen Ebenen zu fördern
- bestehende Netzwerke genutzt werden,
- die Kooperationspartner interdisziplinär arbeiten und daher neue Ansätze in die Verkehrssicherheitsarbeit einbringen können,
- Senioren bzw. Seniorengruppen erweiterte Partizipationsmöglichkeiten bei der Entwicklung der Maßnahme geboten werden und
- eine Evaluation im Rahmen der wissenschaftlichen Begleituntersuchung durchgeführt wird und so (Berliner) Nachahmer Fehler vermeiden und Ideen übernehmen können.

Das Projekt „Schritt halten ...“, das vom Bundesforschungsministerium gefördert wird, ist z.Z. noch nicht abgeschlossen. Nach der Auswertung der Erfahrungen wäre „CHAMP - Charité Ambulanz für Prävention und Integrative Medizin“ ein möglicher Kooperationspartner in Berlin aus dem Public Health-Bereich. CHAMP, die beim Projekt „Geh-sundheitspfad Berlin“ mit dem FUSS e.V. kooperiert, hat ähnliche Projekte bereits konzipiert und durchgeführt.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 014 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

## VII.10 „Wiki-Navi“ Navigationssystem

Mit dem Programm „WikiNavi“ und einem Navigationsgerät können barrierefreie Routen im urbanen Raum geplant werden. Das Gerät ist auch für Senioren einfach zu bedienen und lässt sich auf die Art bzw. den Grad der Mobilitätseinschränkung sowie anderweitige individuelle Bedürfnisse einstellen. Gleichzeitig können die Nutzer neu entdeckte Barrieren in das System aufnehmen und sicherere Verbindungen empfehlen.

Das Navigationssystem schließt eine Lücke, da es inzwischen zwar viele Navis für Kfz-Fahrer und ÖPNV-Nutzer gibt, jedoch für die gesamte, barrierefreie Mobilitätskette von Tür zu Tür keine Angebote auf dem Markt vorhanden sind. Außerdem sind insbesondere die Navis für Kfz-Fahrer oft von Senioren/innen schwer zu bedienen. Mit Hilfe praktischer Übungen sollen die künftigen Nutzer in die Möglichkeiten des Programms eingewiesen werden. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3 und 4)

Unserer Auffassung nach ist das Projekt vielversprechend, da

- Nutzer (bzw. ausgewählte Nutzergruppen) Einfluss auf die zugrundeliegende Datenbasis nehmen können
- alle Verkehrsmittel einbezogen werden mit besonderem Schwerpunkt auf die jeweils „ersten und letzten Meter“ der Mobilitätskette und
- die Bedürfnisse und Fähigkeiten von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen bei einer ansonsten meist von jüngeren Menschen benutzten Technik besonders berücksichtigt werden.

Das z.Z. noch in der Entwicklung stehende Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 022 im Ordner „Erhebungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

## VII.11 Mobilitäts-Internet-Führerschein 50+

Der Zweckverband Ruhr-Lippe organisiert gemeinsam mit den regionalen Verkehrsunternehmen kostenlose Computer- und Internetkurse für Menschen ab 50 Jahren. Um die Schwelle zur Teilnahme zu senken, wird einführend eine allgemeine Einführung in den Umgang mit Computern gegeben. Anschließend wird überwiegend der Gebrauch der elektronischen Fahrplanauskunft, aber auch andere Fertigkeiten für die Internet-Nutzung geübt. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3 und 4)

Jeder Teilnehmer erhält zum Abschluss des dreistündigen Kurses einen persönlichen Ordner mit den Kursinhalten sowie einen „Mobilitäts-Internet-Führerschein 50+“ als Teilnahmezertifikat.

Die Internet-Kurse können ergänzt werden um eine Exkursion „Foto-Städte-Tour 50+“ oder „Foto-Natur-Tour 50+“. Hierbei trifft sich die Gruppe z.B. an einem Bahnhof, um unter Anleitung einen Ausflug mit Nahverkehrsmitteln zu organisieren.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt empfehlenswert, da

- älteren Menschen der Umgang mit neuen Techniken erleichtert wird und ihnen ganz

konkret deren Vorteile erläutert werden

- die Erfahrungen mit Computer und Internet nach dem Kurs mit großer Wahrscheinlichkeit auch an andere Senioren weitergegeben werden („Peer-Group“) und damit ein erwünschter Multiplikationseffekt auftritt.
- mit den zusätzlichen Exkursionen sinnvolle, Spaß machende und Praxis-orientierte Ergänzungsmodule angeboten werden.



Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 032 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

In Berlin bietet die BVG in Kooperation mit den Volkshochschulen Internetkurse für Senioren an, die sich allerdings auf die Erläuterung der Bedienung der elektronischen Fahrplanauskunft beschränken. Nähere Information dazu finden Sie auf der Website [www.SENIOREN-sicher-mobil.de](http://www.SENIOREN-sicher-mobil.de) > Projekte und Angebote > Berlin > Volkshochschulen (VHS) und > Verkehrsunternehmen.

## **VII.12 Ausstellung Seniorenmobilität „Mobil bis ins hohe Alter“**

Zu den Themen Bewegung, Verkehrssicherheit und Mobilität wandert seit Oktober 2011 eine kleine Ausstellung des Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“ (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) durch öffentliche Einrichtungen, mit Hilfe derer sich Senioren über das verkehrssichere Verhalten als Fußgänger, Radfahrer bzw. Nutzer des ÖPNV informieren können. Die Ausstellung bietet außerdem zwei interaktive Elemente. Eine Drehscheibe mit Fragen zum Testen des eigenen Wissens und eine Box, in die Hinweise zu gefährlichen Orten im Straßenraum eingeworfen werden können.

Die Ausstellung kann unbetreut z.B. in Foyers von Rathäusern und Bibliotheken aufge-

stellt werden, aber auch betreut im Rahmen von Ausstellungen und Messen. Dort ist eine niedrigschwellige Direktansprache der Senioren durch die Betreuer möglich.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt vielversprechend, da

- mit einer Ausstellung Senioren erreicht werden können, die sich z.B. von Kursangeboten nicht angesprochen fühlen,
- mit wechselnden Orten, an denen die Ausstellung gezeigt wird, auch ältere Menschen angesprochen werden, die keine längeren Wege mehr zurücklegen können oder wollen,
- Lerntempo und -umfang von den Senioren eigenständig dosiert werden können,
- es mit dem Drehscheiben-Quiz eine anregende und didaktisch sinnvolle Auflockerung anbietet,
- es mit der Briefkastenbox für Hinweise ein sinnvolles partizipatives Element beinhaltet und
- die Ausstellung modular aufgebaut ist und daher sowohl unbetreut als auch betreut im Rahmen von größeren Ausstellungen und Messen gezeigt werden kann.

Als inhaltlich kompetenter und mit der Betreuung einer Ausstellung vertrauter Kooperationspartner böte sich der Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. an. Der Verein hat bereits im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Ausstellung „Berlin auf dem Weg“ konzipiert und viele Jahre deren Präsentation in vielen öffentlichen Einrichtungen (vor allem in Bezirks-Rathäusern, Senatsdienststellen, Volkshochschulen, Stadtbüchereien) organisiert.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 038 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

### **VII.13 Sicher unterwegs mit dem Rollator**

Wie man mit dem Rollator sicher durch den Verkehr kommt, ist Thema eines Sicherheitstrainings samt Vortrag. Ein Vertreter der Verkehrsunfallprävention der Polizei zeigt, an welchen Örtlichkeiten Unfallgefahren drohen, und mit welchem Verhalten die Teilnehmenden ihre eigene Sicherheit erhöhen können. Im Anschluss an den Vortrag wird ein Training vor Ort durchgeführt. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3, 4 und 5)

Vortrag und Training werden an wechselnden Orten angeboten, die Verkehrsunfallprävention kommt auf Einladung von Seniorengruppen bzw. Organisationen zu den Veranstaltern.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt vielversprechend, da

- das immer häufiger genutzte „Verkehrsmittel“ Rollator bislang nicht in als eigene Aufklärungsmaßnahme angeboten wurde,
- dieses Thema kompakt an einem Termin behandelt wird,
- die Zielgruppe punktgenau erreicht wird und

- die Maßnahme eine gute Mischung aus Theorie und praktischer Übung beinhaltet.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 041 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.



#### VII.14 Neue Technik im Auto

In diesem Kurs der Verkehrswacht Hamburg können die Teilnehmer elektronische Fahrerassistenzsysteme, die für den Kfz-Bereich entwickelt wurden, kennenlernen und ausprobieren. Es ist ein Theorie- und ein Praxisteil vorgesehen, in dem das Ausweichen auf verschiedenen Fahrbahnbelägen sowie das Fahren in der Kreisbahn mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten geübt werden kann. Übungsfahrzeug ist der eigene Pkw. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3, 4 und 5)

Unserer Auffassung nach ist das Projekt empfehlenswert, da

- Senioren, die häufig gegenüber neuen Techniken reserviert eingestellt sind, in diesem Kurs die theoretischen und praktischen Vorteile dieser Systeme vermittelt bekommen
- der eigene Pkw genutzt wird und die Schwelle zur Teilnahme gesenkt wird, da keine zusätzlichen Anschaffungskosten nötig sind
- im Kurs nach dem theoretisch Erlernten direkt anschließend eine Praxiseinheit folgt.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 029 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

## VII.15 Mobilitätstraining für ältere Busfahrgäste

Das Mobilitätstraining des Verkehrsbetriebes „PaderSprinter“ in Ort Paderborn ist ein Angebot für ältere Menschen, um deren Selbstständigkeit und Mobilität im Busverkehr zu fördern. Es bietet die Gelegenheit, individuelle Ängste anzusprechen sowie das sichere Verhalten beim Busfahren neu zu erlernen. Das Training erfolgt in Kleingruppen und findet zunächst auf einem Übungsgelände, also in sicherer Umgebung, statt. Anschließend wird im öffentlichen Straßenraum das Wissen praktisch angewandt.

Im theoretischen Teil wird nicht nur das Verhalten im Bus (Festhalten, Ein- und Aussteigen etc.), sondern auch das Lesen von Liniennetz und Fahrplänen, ein Überblick über die Tarife, die Verkehrsplanung und die Möglichkeiten der technischen Einrichtungen in den Fahrzeugen unterrichtet.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt interessant, da

- bei der Maßnahme sinnvolles theoretisches Wissen bzgl. Sicherheit und Service vermittelt wird,
- das zweistufig angelegte Üben (erst im geschützten Bereich auf einem Übungsgelände, dann im Alltagsbetrieb) Schwellenängste potenzieller Teilnehmer senken kann,
- in diesem Rahmen das Anwenden und Nutzen neuer Techniken im ÖPNV auch evtl. technikskeptischen Senioren vermittelt werden kann und
- dem direkten Gespräch, mit der Möglichkeit eigene Fragen zu stellen, viel Raum im Rahmen des Kurses eingeräumt wird

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 033 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

## VII.16 InSelParc ( *Interaktions- und Selbstüberprüfungs-Parcours* )

Bei dem Projekt handelt es sich um einen Interaktions- und Selbstüberprüfungs-Parcours, der älteren Menschen die Möglichkeit bietet, die eigene Leistungsfähigkeit zu überprüfen und ggf. persönliche Defizite zu erkennen. Teststationen sind u. a. Konzentrationsübungen, Reaktions-, Gleichgewichts- und Hörtests sowie die Anwendung einer Rauschbrille. (Abschnitt VI.2.1, Typen 3 und 5). Anbieter ist das Direktorium Verkehr des Kölner Polizeipräsidiums.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt viel versprechend, da

- dieses Bündel an Angeboten ein umfassendes, aber dennoch kompaktes Angebot für Senioren darstellt, die eigenen Fähigkeiten zu testen bzw. zu stärken
- es an vielen Orten und im Rahmen größerer Veranstaltungen einsetzbar ist
- es ohne „erhobenen Zeigefinger“ und evtl. Sanktionsmaßnahmen Senioren ermöglicht, zwanglos ihre eigenen Fähigkeiten selbst einzuschätzen und
- im Rahmen der Tests Kontaktaufnahmen durch das die Angebote betreuende Perso-

nal leichter sind als etwa an reinen Info-Tischen.

InSelParc lässt sich sinnvoll kombinieren mit der Maßnahme SEN 001 „Alter erfahren“ (Abschnitt VII.4) und weist Überschneidungen mit „Seh- und Reaktionstests“ (Abschnitt VII.2) auf.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 037 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.

### VII.17 Theatervorführung im Rahmen von „Safety Granny“

Im Rahmen ihrer Angebotspalette an Senioren-Verkehrsaufklärungsmaßnahmen „Safety Granny“ bietet das Polizeipräsidium Bremerhaven ein Theaterstück in zwei Akten an, das das Thema Verkehrssicherheit behandelt. Vorgeführt wird das Stück von der Laien-Seniorentheatergruppe „Die tollen Ollen“, die auf amüsante Art und Weise dem Publikum die Verkehrssicherheitsbotschaften - auf Augenhöhe mit den Zuschauern - vermittelt. Eingebettet ist das Theaterstück oft in ein Konzert. Bei diesem Projekt wird ganz bewusst auf Vorträge von Polizeibeamten oder anderen Experten verzichtet.

Unserer Auffassung nach ist das Projekt besonders innovativ, da es

- die bei Senioren beliebte Kunstform des Theaterstücks aufgreift,
- ein niederschwelliges Angebot darstellt, das auch bisher nicht von Verkehrsangeboten erreichte Senioren anspricht,
- andere Sinne und auch den Intellekt auf andere Weise anspricht als theoretische Wissensvermittlungen,
- mit dem Peer-Group-Ansatz arbeitet (Senioren – und nicht Experten – vermitteln ihr Wissen an Senioren) und
- die Botschaft positiv formuliert an das Zielpublikum bringt.

Das Projekt befindet sich unter der Kennung SEN 044 im Ordner „Erfassungsbögen“ auf der beiliegenden Daten-CD.



## VIII Fazit

Unter den untersuchten Maßnahmen gibt es *kein* Projekt, das mehrere Alleinstellungsmerkmale aufweist und auch keine Maßnahme, die eine völlig neue, bisher noch nicht angewandte Methode einsetzt. Jedoch werden in vielen Projekten neue Erkenntnisse beachtet und innovative Ansätze ausprobiert. Folgende Grundsätze bei der Konzipierung und Umsetzung von Maßnahmen können nach der Auswertung festgehalten werden:

- Nicht die Originalität neuer Ideen entscheidet über den Erfolg einer Maßnahme, sondern deren Umsetzbarkeit und Akzeptanz bei den Senior/innen ankommen.
- Selbst in laufende Maßnahmen lassen sich neue Ansätze integrieren. Auch Projekte, die bisher geringe Erfolge aufzuweisen hatten, können also weiterentwickelt werden.
- Ein Lernen der Anbieter voneinander kann anregend sein und helfen Fehler zu vermeiden. (s.a. IX „Weiterer Recherche- und Unterstützungsbedarf“).

Insbesondere aus den individuellen Rückmeldungen der Anbieter, aber auch durch die schematisierte Aufnahme in die Erfassungsbögen, lassen sich folgende allgemeine Erkenntnisse ziehen:

- „Frontal-Vorträge“ stellen nicht mehr die einzige didaktische Methode dar. Neue Vortrags-Elemente werden jedoch noch kaum eingesetzt.
- Insbesondere bei Vorträgen sollten Einschränkungen der Seh- und Hörfähigkeit bei den Teilnehmer/innen bedacht werden.
- Bei Vorträgen sollten einfache und übersichtliche Präsentationsfolien eingesetzt werden - am besten mit lokalen Beispielen, wenn es zum Thema passt.
- Zur Auflockerung und um die Aufmerksamkeit zu erhöhen, sollten abwechselnd Module mit theoretischer und praktischer Wissensvermittlung angeboten werden.
- Das Einbeziehen des konkreten lokalen Umfeldes in die Arbeit mit Senioren steigert deren Aufmerksamkeit und unterstützt ihre individuelle Kompetenz.
- Das Einbeziehen der Kompetenzen, z.B. der Ortskenntnisse und Erfahrungen der Senioren/innen, fördert deren Engagement und verbessert den Wissensstand der Organisatoren der Maßnahme.
- Angebote, die im Freien, z.B. im öffentlichen Straßenraum, durchgeführt werden, werden von den Teilnehmer/innen besonders gerne angenommen. Theoretisch erworbenes Wissen kann dort gleich von ihnen umgesetzt werden und bleibt so besser im aktiven Gedächtnis.
- Ist eine Lerneinheit im Straßenraum nicht möglich, sollte der Praxisbezug inhäusig zumindest „simuliert“ werden (z.B. durch Rollenspiele).
- Übungen sollten von den Teilnehmer/innen wiederholt werden. Ist eine parallele Durchführung der Übungen nicht möglich, sollten sie nacheinander von jedem Teilnehmer durchgeführt werden. Ist jedoch zu befürchten, dass Teilnehmer den Eindruck bekommen könnten, hier würden ihre individuellen Defizite „vorgeführt“, so sollte darauf verzichtet werden.
- Eine „Evaluierung“ ist nicht unbedingt mit hohem Aufwand verbunden: Bereits ein kurzer Fragebogen kann den Veranstaltern wichtige Hinweise für Verbesserungsmöglichkeiten geben.

## **IX. Weiterer Recherche- und Unterstützungsbedarf**

Weiterer Recherchebedarf besteht nach Ansicht des Auftragnehmers in einer Untersuchung, inwieweit sich Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für andere Altersgruppen auch für Senioren – unter Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse dieser Zielgruppe - eignen.

Im Fokus zusätzlicher Analysen sollten auch Maßnahmen stehen, die - wie das Projekt „Alter er-fahren“ (Abschnitte V.4 und VII.4) - andere Altersgruppen für die Probleme älterer Menschen im Straßenverkehr sensibilisieren können.

Service- und Unterstützungsbedarf für Organisationen, die im Bereich Verkehrsaufklärungsmaßnahmen für Senioren aktiv sind, sieht der Auftragnehmer in einer Web-Plattform, auf der neue Methoden und Ansätze beispielhaft vorgestellt werden. Diese sollten per Datenbankabfrage merkmalsbezogen abrufbar sein (Einzelabfrage oder kombinierte Abfrage nach Merkmalen wie z.B. „Verkehrsteilnehmergruppe“ / „Partizipation“ / „Praktische Übungen“).

## **X. Vorstellung der Ergebnisse des Projektes auf dem Forum für Verkehrssicherheit**

Die Projekt-Ergebnisse werden in Absprache mit dem Auftraggeber und dem Management des Gremiums auf dem vermutlich im Juni 2012 stattfindenden Forum für Verkehrssicherheit präsentiert.

Laut telefonischer Absprache mit der VLB vom 24. Februar werden die Folien rechtzeitig vor dem Präsentationstermin der VLB und SenStadt zur Begutachtung vorgelegt.