



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Jedes
Alter
zählt
Die Demografiestrategie
der Bundesregierung



Demografie-Werkstattgespräch in Nürnberg „Gesellschaftliche Teilhabe: Mobil und in Verbindung bleiben“

Dokumentation / Materialsammlung



Inhaltsverzeichnis

1. Idee der Demografie-Werkstattgespräche.....	3
2. Format des Werkstattgesprächs in Nürnberg.....	3
3. Forschungsfragen von morgen	5
4. Blick in die Zukunft:	
Wie können wir alle am gesellschaftlichen Leben teilhaben?	5
4.1. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen	8
4.2. Zugrundeliegende wissenschaftliche und technologische Erkenntnisse.....	9
4.3. Maßnahmen, Produkte und Dienstleistungen.....	10
4.4. Auswirkungen auf die Gesellschaft	11
5. Diskussion in Kleingruppen.....	13
5.1. Mobilität im (Wohn-) Quartier	13
5.2. Gesundheit und Mobilität	15
5.3. Verkehr und Sicherheit	17
5.4. Mobile Dienstleistungen	19
5.5. Virtuelle versus „wirkliche“ Welt	22
6. Individuelle Priorisierung durch die Teilnehmer.....	24

1. Idee der Demografie-Werkstattgespräche

Im ersten Halbjahr 2013 werfen Senioren und Forscher einen gemeinsamen Blick in die Zukunft, um Forschungsfragen von morgen zu identifizieren. Denn zukünftige Lösungen, Produkte und Dienstleistungen sollen bereits ab dem Zeitpunkt der Ideenfindung konsequent an den realen Bedürfnissen älterer Menschen ausgerichtet werden. Jedes der sechs Demografie-Werkstattgespräche ist einem Feld der Forschungsagenda der Bundesregierung für den demografischen Wandel „Das Alter hat Zukunft“ gewidmet. Die Veranstaltungsreihe wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in Kooperation mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) e.V. durchgeführt.

In einem abschließenden Fachgespräch werden die Erkenntnisse zusammengeführt und forschungsfeldübergreifend diskutiert. Ein Katalog mit Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Forschungsagenda „Das Alter hat Zukunft“ dokumentiert die Ergebnisse.

2. Format des Werkstattgesprächs in Nürnberg

Die Veranstaltung in Nürnberg fand am 08.05.2013 in Kooperation mit dem Institut für Psychogerontologie an der Universität Erlangen-Nürnberg und dem Stadtseniorenrat Nürnberg statt.

Sprecher der Seniorensseite:



Christian Marguliés

Mitglied im Vorstand des Stadtseniorenrats
Nürnberg
Bülowstraße 4, 90491 Nürnberg
Tel.: 0911 919 73 77
cm@dialog-develop.de

Sprecher der Forscherseite:



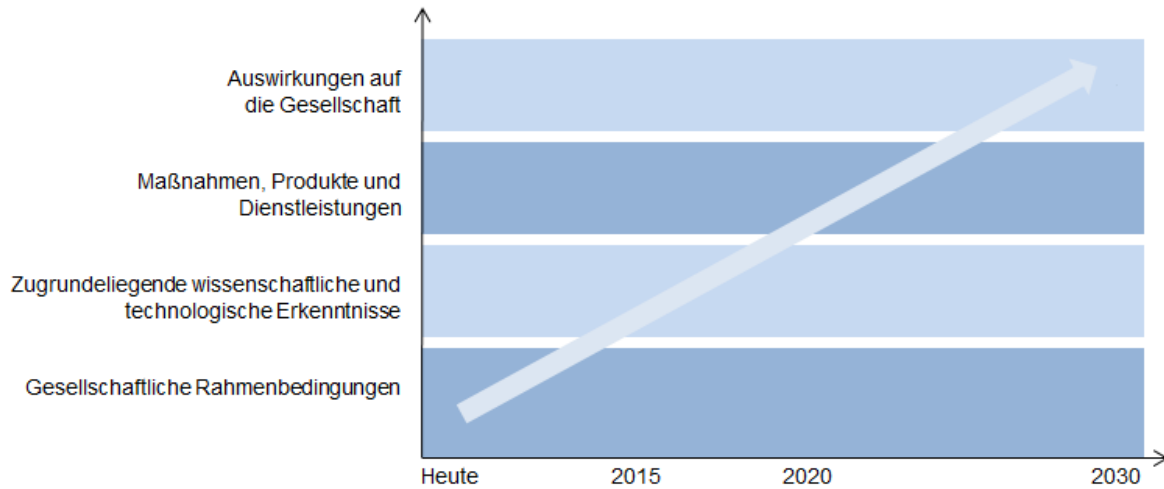
Prof. Dr. Frieder Lang

Leiter des Instituts für Psychogerontologie an
der FAU Erlangen-Nürnberg
Kobergerstraße 62, 90408 Nürnberg
Tel.: 0911-5302-96100
frieder.lang@fau.de

„Gesellschaftliche Teilhabe: Mobil und in Verbindung bleiben“ war das zentrale Forschungsthema, welches im Fokus der vierten Veranstaltung stand. Die inhaltliche Arbeit wurde, wie an allen Standorten, im Rahmen von zwei Workshop-Formaten geleistet. Am Vormittag diskutierten die Teilnehmer, moderiert von Nachwuchsforschern, in fünf Kleingruppen bestehend aus je 4 Senioren und 2 Forschern zu den Themen:

- Mobilität im (Wohn-)Quartier: Zugängliche Nahversorgung sichern
- Gesundheit und Mobilität: Angebote erreichen oder durch Versorgung erreicht werden
- Verkehr und Sicherheit: Nahtlos mobil sein auf dem Land und in der Stadt
- Mobile Dienstleistungen: Ehrenamtliche und technische Unterstützung sinnvoll einsetzen
- Virtuelle versus „wirkliche“ Welt: Lieber online oder im Laden um die Ecke einkaufen?

Am Nachmittag folgte ein Blick in die Zukunft: „Wie können wir alle am gesellschaftlichen Leben teilhaben?“ Mit Hilfe der Strukturlegetechnik (auch Visual-Roadmapping-Methode genannt) soll im gemeinsamen Gespräch das komplexe Wechselspiel aus vier relevanten Fragestellungen (siehe Grafik) abgebildet und die Entwicklung über den Zeitraum von heute bis ins Jahr 2030 betrachtet werden:



Je zwei Gruppen („orange“ und „grün“) zu je 10 Senioren und 5 Forschern diskutierten entlang eines Zeitstrahls bis 2030 folgende Fragen:

- Welche politischen und gesellschaftlichen Veränderungen beeinflussen wie mobil wir sind und wie wir am gesellschaftlichen Leben teilhaben?
- Auf welche Fragen können und müssen Wissenschaft und Technik Antworten finden, damit wir alle am gesellschaftlichen Leben teilhaben können?
- Wie können neue Maßnahmen, Produkte und Dienstleistungen den demografischen und gesellschaftlichen Wandel gestalten und unterstützen?
- Welche Auswirkungen haben die beschriebenen Veränderungen auf unser eigenes Leben und das Zusammenleben in unserer Gesellschaft?

Die Workshops wurden von Mitarbeiterinnen der VDI/VDE Innovation + Technik GmbH moderiert. Die beiden Gruppen arbeiteten nach dem Prinzip des „Welt-Café“ im Wechsel an beiden Strukturlegetechniken mit.

3. Forschungsfragen von morgen

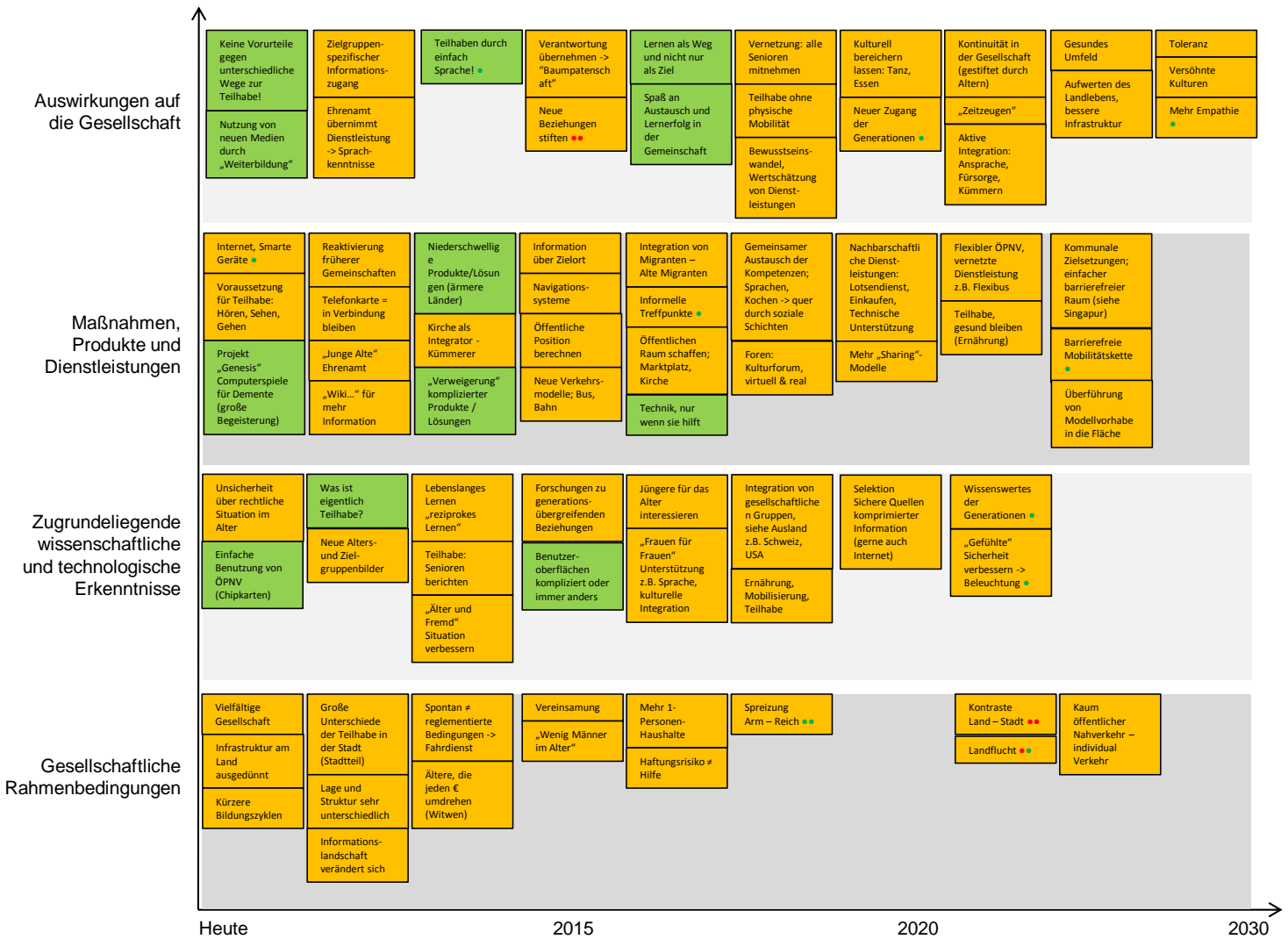
Im Rahmen der Diskussion wurden folgende 15 Forschungsfragen dokumentiert:

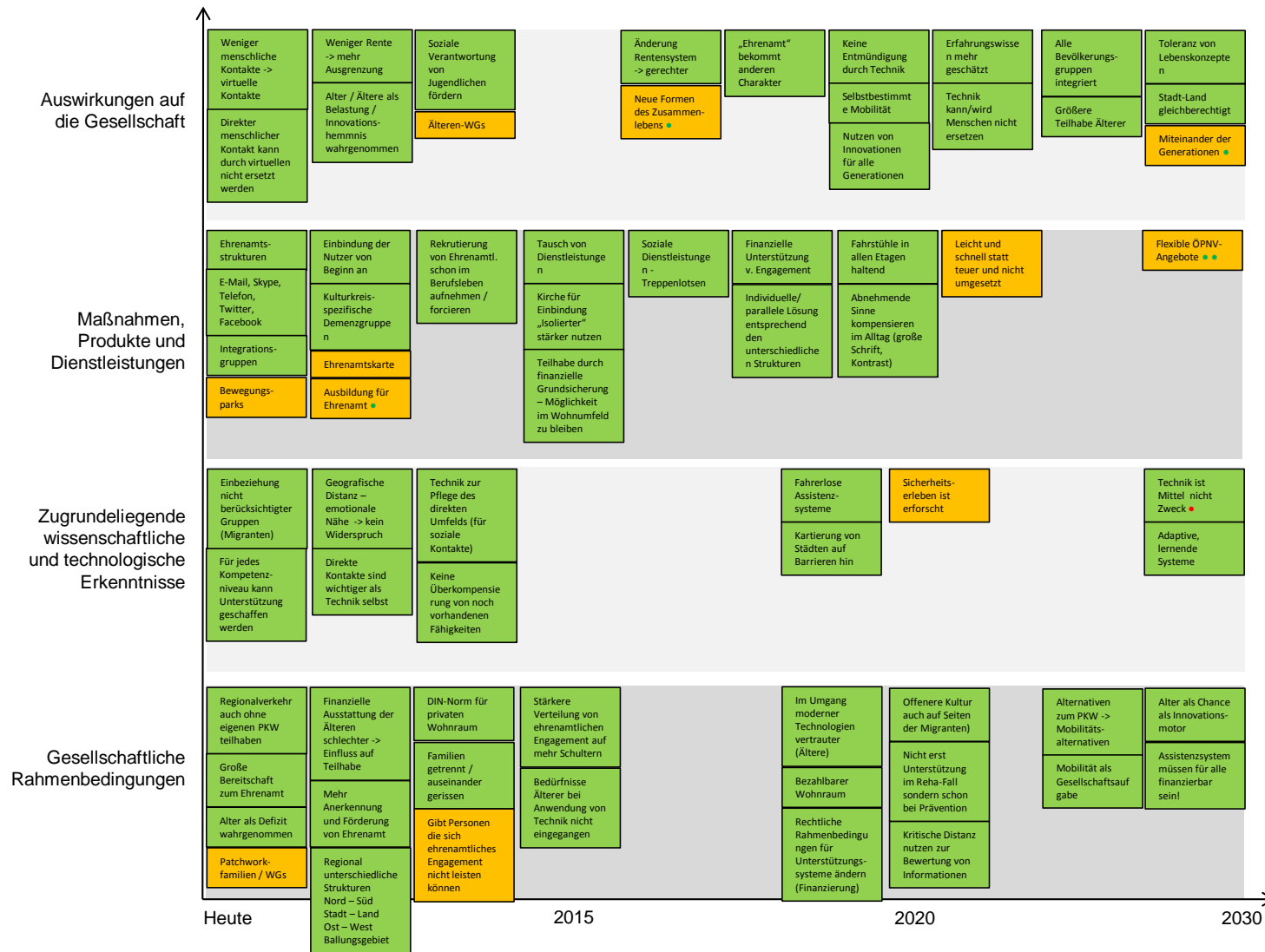
1. Was sind Bedingungen und Konsequenzen von Sicherheitserleben im Zusammenhang mit Mobilität?
2. Welche Potentiale bieten bereits vorhandene Technologien/Dienstleistungen, die noch nicht erschlossen wurden?
3. Wie kann die Individualisierung von Schnittstellen nutzergerecht gestaltet werden? (Anmutung vertrauter Technik, z. B. Telefon mit Wählscheibe, aber mit Hightech-Innenleben)
4. Wie kann Wissen erhalten und weitergegeben werden an andere Generationen? (Fürsorge, Verantwortung, soziale Teilhabe)
5. Wie können Zielgruppen innerhalb der heterogenen Gruppe der Älteren definiert werden? (jenseits der Chronologie)
6. Wie können alterslose Angebote, die für alle Generationen interessant sind, geschaffen werden / informelle Angebote?
7. Wie kann Mobilität im ÖPNV individueller/flexibler gestaltet werden?
8. Welchen Einfluss hat die gesellschaftliche Beteiligung älterer Menschen in Gremien und Kommissionen (z.B. Gemeinden, Vorständen) auf Inhalte und Nachhaltigkeit von Entscheidungs- und Planungsprozessen?
9. Wie können individuelle Bedürfnisse bei der Konstruktion/Konzeption von Technik eingebracht/berücksichtigt werden (modular)?
→ übertragbare methodische Herangehensweise
10. Wie können neue Modelle für die Koordination des Ehrenamtes aussehen?
Ehrenamt 2.0
11. Wie können wissenschaftliche Erkenntnisse zum subjektiven Sicherheitsgefühl im ÖPNV (Hemmnis + Mobilität) in die Praxis übertragen werden?
12. Welche Voraussetzungen braucht eine teilhabe-orientierte Gesellschaft?
13. Von der Idee zum Produkt durchgängige Einbindung der „Betroffenen“.
14. Potenziale mobilisieren: „Barrieren senken – Motivation steigern“.
15. Wie können Menschen erreicht werden, die schwer einzubeziehen sind?

4. Blick in die Zukunft: Wie können wir alle am gesellschaftlichen Leben teilhaben?

Bei den in diesem Kapitel erarbeiteten Punkten handelt es sich um Reflexionen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die übergeordnete Fragestellung, die spontan genannt, erwartet oder gar befürchtet werden. Die Aufzählung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit.

Gruppe „orange“





Gruppe „grün“

4.1. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

II Heute

Die Gesellschaft gestaltet sich immer vielfältiger, wobei „Alter“ nach Ansicht der Teilnehmer immer noch als Defizit wahrgenommen wird. Die Lebenssituation in der Stadt und auf dem Land wird als sehr verschieden wahrgenommen. Einhellig wurde bestätigt, dass die Infrastruktur auf dem Land bereits stark ausgedünnt ist. Noch ermöglicht der Regionalverkehr zum Teil, auch ohne eigenen PKW mobil zu sein. Aber auch in den Städten und Ballungszentren gibt es große Unterschiede zwischen einzelnen Stadtteilen bezüglich der Voraussetzung zur Teilhabe. Durch eine stärkere Bereitschaft zur beruflichen Mobilität werden Familien räumlich getrennt. Patchwork-Familien und informelle Gemeinschaften (z. B. WGs auch in höherem Alter) nehmen zu. Es gibt zunehmend ältere Mitbürger, die auf sehr geringe finanzielle Mittel zurückgreifen müssen und dadurch stark in ihrer Mobilität bzw. Teilhabe eingeschränkt sind. Genannt wurden hier insbesondere verwitwete Frauen. In der Bevölkerung gibt es eine große Bereitschaft zum bürgerschaftlichen Engagement. Mehr Anerkennung und Förderung des Ehrenamts wird als angemessen erachtet. Es wird aber auch registriert, dass es Personen gibt, die sich ehrenamtliches Engagement nicht leisten können. Zudem werden durch die stetige Zunahme von Reglementierungen Angebote wie z. B. spontane ehrenamtliche Fahrdienste erschwert oder gar verhindert. Hingegen wurde für mehr barrierefreies Wohnen die Festlegung einer verpflichtenden DIN-Norm auch für privaten Wohnraum als sinnvoll betrachtet. Darüber hinaus verändert sich durch die digitalen Medien die Informationslandschaft massiv. Allerdings werden die (Aus-) Bildungszeiten junger Menschen immer mehr verkürzt.

↻ 2020

Die Vereinsamung und Isolation in unserer Gesellschaft wird weiter zunehmen. Dies drückt sich u. a. in der steigenden Zahl von Ein-Personen-Haushalten aus. „Das Alter ist weiblich“ trifft zwar noch zu, aber die Sichtbarkeit der älteren Männer steigt an. Es wird angenommen, dass die Spreizung der Gesellschaft in arm und reich weiter zunehmen wird. Bezahlbarer Wohnraum wird ein immer akuterer Thema besonders auch für ältere Menschen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Unterstützungssysteme, insbesondere bei deren Finanzierung, müssen angepasst werden. Voraussetzung ist, dass zukünftig die Bedürfnisse Älterer bei der Anwendung von Technik berücksichtigt werden. Andererseits wird auch erwartet, dass Ältere immer vertrauter werden im Umgang mit modernen Technologien. Gefordert wird, dass sich ehrenamtliches Engagement in der Gesellschaft stärker etabliert und somit die zu bewältigenden Aufgaben auf mehr Schultern verteilt werden. Wichtig ist aber, dass Hilfeleistungen nicht durch ein unkalkulierbares Haftungsrisiko für den Ehrenamtlichen erschwert werden.

▶▶ 2030

Die kulturelle Vielfalt wird sich in Zukunft noch verstärken, auch in Hinblick auf die Integration von Migranten. Zudem wird sich das Alter als Chance und Innovationsmotor herausstellen. Dies wird sich auch in der gesundheitlichen Versorgung widerspiegeln. Geistige und körperliche Prävention werden eine entscheidende Rolle spielen. Verbraucher-Selbstbewusstsein wird sich entwickeln, um mit kritischer Distanz Informationen besser bewerten zu können. Der Kontrast bei der Versorgung und Infrastruktur zwischen Stadt und Land wird zunehmen. Dies wird speziell bei älteren Menschen eine verstärkte Landflucht auslösen. Damit einhergehend wird befürchtet, dass auch der öffentliche Nahverkehr abgebaut wird und der Individualverkehr entsprechend zunimmt. Die Teilnehmer sind aber zuversichtlich, dass Alternativen zur Mobilität mit dem PKW zukünftig zur Verfügung stehen werden. D.h. Mobilität muss 2030 als gesamtgesellschaftliche Aufgabe wahrgenommen werden. Entsprechende Assistenzsysteme müssen für alle finanzierbar sein.

4.2. Zugrundeliegende wissenschaftliche und technologische Erkenntnisse

II Heute

Die Frage nach der Definition, was Teilhabe eigentlich umfasst, ist Bestandteil der aktuellen Forschung. Berichte von Senioren werden hier verstärkt berücksichtigt. Als ganz konkrete Forschungsaufgabe wird die vereinfachte Nutzung des ÖPNV untersucht, z. B. durch Chipkarten, die das Bedienen unterschiedlicher Nutzeroberflächen von Automaten unnötig machen. Ebenfalls eine wichtige Erkenntnis ist, dass geografische Distanz und emotionale Nähe kein Widerspruch sein müssen. Hier kann Technik bei der Einbindung des direkten Umfeldes und bei der Aufrechterhaltung sozialer Kontakte eine wichtige Rolle spielen, darf aber keine Überkompensierung von noch vorhandenen Fähigkeiten bewirken. In Untersuchungen wird schon heute deutlich, dass menschliche Kontakte nicht durch Technik ersetzt werden können. Die Erfassung und Entwicklung neuer Alters- und Zielgruppenbilder werden ebenfalls von der Forschung adressiert. Lebenslanges Lernen (aber auch Lehren) prägen viele Biografien bereits heute. Deutlich wird in der aktuellen Forschung, dass für jedes Kompetenzniveau Angebote geschaffen werden können. Als wesentlich wird von den Teilnehmern erachtet, die bisher nicht berücksichtigten bzw. eingebundenen Gruppen wie z. B. Migranten einzubeziehen. Eine wichtige Gruppe stellen hier ältere Migranten dar („Älter und Fremd“), deren Situation besonders beleuchtet werden sollte. Es bestehen zurzeit noch viele Unsicherheiten über ökonomische oder rechtliche Situationen im Alter (z. B. bei „späten“ Unternehmensgründungen), die betrachtet werden müssen.

↻ 2020

Forschungen zu generationsübergreifenden Beziehungen unter den Bedingungen des demografischen Wandels werden zukünftig eine wichtige Rolle spielen. Dabei gilt es auch Jüngere für das Alter zu interessieren, um so frühzeitig eine Sensibilisierung für wegbereitende Entscheidungen zu ermöglichen (z. B. das Anstreben geeigneter und nachhaltiger Wohnsituationen). Die Integration verschiedener gesellschaftlicher Gruppen wird ein kontinuierlich wachsendes Thema sein. Hier gilt es auch Genderaspekte zu berücksichtigen, wie z. B. das Konzept „Frauen für Frauen“ beim Spracherwerb von Migrantinnen zu stärken. Als hilfreich wird auch ein Blick ins Ausland empfunden, wie Integration z. B. in der Schweiz oder in den USA realisiert wird. Aber auch gesunde Ernährung sollte als präventive Voraussetzung für eine aktive Teilhabe und verbesserte Mobilisierung in den Fokus der Forschung gerückt werden. Beim Einsatz von Technik muss die Frage beantwortet werden, ob immer neue Benutzeroberflächen notwendig sind oder nur die „Technik dahinter“ angepasst werden muss. Die Fähigkeit der Bürger, Informationen auch im Internet selektiv recherchieren zu können und damit komprimiertes Wissen zu erhalten, muss gestärkt werden. Als Beispiel für kommende Hightech-Lösungen werden fahrerlose Assistenzsysteme genannt. Dies setzt eine Kartierung von Barrieren in Städten und Regionen voraus.

➤ 2030

Wichtig ist, dass in Zukunft das Wissen aller Generationen gesichert und berücksichtigt wird. Die Erforschung neuer Technologien setzt adaptive und lernende Systeme voraus, die als „Design for all“ verwirklicht werden müssen. Dabei tritt Technik immer mehr in den Hintergrund. Ein kontinuierliches Forschungsthema ist und bleibt Sicherheit bzw. Sicherheitsempfinden. Hier gilt es geeignete „altersensible“ Konzepte zu entwickeln. Diese umfassen neben der öffentlichen Sicherheit („Security“) auch die oft subjektiv empfundene Sicherheit jedes Einzelnen („Safety“). Es können z. B. geeignete Beleuchtungskonzepte im öffentlichen Raum nutzbringend eingesetzt werden.

4.3. Maßnahmen, Produkte und Dienstleistungen

II Heute

Eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe an der Gesellschaft sind nach wie vor ausreichende Fähigkeiten beim Hören, Sehen und Gehen. Hier setzen eine Reihe medizintechnischer (z. B. Hörhilfen) oder mobilitätsunterstützender (z. B. Elektrodreiräder) Lösungen an. Aber auch neue Medien wie Internet oder Smarte Geräte können die Kommunikation und auch die Informationsbeschaffung maßgeblich unterstützen, z. B. durch geeignete Wiki-Suchsysteme. Produkte müssen für alle bedienbar sein und vor allem älteren Menschen einen niederschweligen Einstieg ermöglichen. Solche Lösungen können nach Ansicht der Teilnehmer auch leichter exportiert werden. Erfahrungen haben gezeigt, dass zu komplizierte Produkte und Lösungen abgelehnt werden und dadurch nicht im Markt etabliert werden können. Deswegen sollen bei der Entwicklung von Innovationen die späteren Nutzer von Beginn an eingebunden werden. Im Alter empfiehlt es sich, frühere Gemeinschaften (Klassenkameraden etc.) zu reaktivieren, was durch vereinfachte Recherche- und Kommunikationswege via Soziale Medien erleichtert wird. Aber auch Computerspiele für demenziell Erkrankte, wie im Projekt „Genesis“, ermöglichen neue Ansätze für eine geistige und körperliche Mobilisierung. Demenzgruppen, die den jeweiligen Kulturkreis des älteren Menschen (z. B. islamisch, fremdsprachig) beachten, werden eingerichtet. Aber auch Bewegungsparks dienen als Stimuli für mehr Bewegung und Mobilität. Bürgerschaftliches Engagement spielt nach Meinung der Teilnehmer auch hier eine Schlüsselrolle. Es ist nötig, das Ehrenamt in allen Altersstufen auszubauen, wobei „Junge Alte“ eine besondere Rolle einnehmen. Eine „Professionalisierung“ der ehrenamtlichen Strukturen setzt auch eine spezifische Aus- und Weiterbildung voraus. Kirchengemeinden übernehmen oft die Funktion des „Kümmerers“ und bieten entsprechende integrative Angebote an. Menschen sollten schon berufsbegleitend Erfahrungen mit Ehrenamt sammeln, damit sie sich frühzeitig auf ein sinnerfüllendes Engagement im „Ruhestand“ vorbereiten können. Mit der Ehrenamtskarte wird das Engagement in vielen Regionen durch ausgewählte Preisnachlässe belohnt.

☞ 2020

Angesichts einer zu erwartenden (Alters-)Armut wird der „Tausch“ von Unterstützungsleistungen alternativ zu bezahlten Dienstleistungen an Wichtigkeit zunehmen. Nachbarschaftliche Dienstleistungen können hier eine herausragende Rolle spielen. So können soziale Dienstleistungen wie z. B. ehrenamtliche Treppenlotsen zu mehr Mobilität im Alter beitragen. Die Teilnehmer sind der Meinung, dass freiwilliges Engagement eine gewisse finanzielle Unterstützung erfahren sollte. Eine finanzielle Grundsicherung könnte z. B. ein Altern im vertrauten Wohnumfeld ermöglichen. Soziale Gemeinschaften, wie z. B. Kirchen oder Nachbarschaftsheime, werden bei der Einbindung „isolierter Personen“ zukünftig eine noch stärkere Rolle spielen. Informelle Treffpunkte im öffentlichen Raum müssen geschaffen werden. Es gilt, den gemeinsamen Austausch von Kompetenzen quer durch alle sozialen Schichten zu ermöglichen. So können auch ältere Migranten einbezogen werden. Neben diesem realen Kulturforum werden auch virtuelle entstehen. Technische Lösungen sollen entsprechend den unterschiedlichen Strukturen individuell anpassbar sein. In Bezug auf den Bereich Mobilität gilt es Produkte zu entwickeln bzw. Navigationssysteme weiter zu entwickeln, die Informationen über den Zielort geben. Neue Verkehrsmodelle für Bus und Bahn sollen die Bedürfnisse der wachsenden Gruppe der Älteren berücksichtigen. Sharing-Modelle, bei denen mehrere Personen ein Gefährt nutzen und finanzieren, sollen ausgebaut werden. Technik wird zukünftig nur erfolgreich angewendet werden, wenn sie dem Benutzer hilft. So wird gewünscht, Häuser zukünftig nur noch mit Fahrstühlen auszurichten, die in allen Etagen halten (keine halben Treppen). Aber auch einfache Maßnahmen, wie größere Schrift oder stärkere Kontraste, müssen zur Kompensation von Funktionsverlusten (Sehen, Hören) selbstverständlich sein.

» 2030

Kommunale Zielsetzungen müssen ein barrierefreier öffentlicher Raum (vergleichbar Singapur) mit „nahtlosen“ Mobilitätsketten sein. Dazu müssen z. B. ÖPNV-Angebote entwickelt werden, die sich mit anderen Mobilitätsdienstleistungen wie Flexibussen vernetzen. Erfolgreiche Modellvorhaben sollen zukünftig in größerem Umfang in die Realität überführt werden. Dabei sollen die Lösungen und Produkte der Zukunft allerdings erschwinglich und niederschwellig sein. Die Verbreitung von präventivem Verhalten, z. B. durch gute Ernährung, ermöglicht ein längeres und gesünderes Leben und schafft somit die Grundlage für mehr Teilhabe im Alter.

4.4. Auswirkungen auf die Gesellschaft

|| Heute

Ältere Menschen haben heute immer noch das Gefühl, als Belastung oder Innovationshemmnis einer Gesellschaft wahrgenommen zu werden. Die Teilnehmer befürchten, dass sinkende Renten zu noch mehr Ausgrenzung führen könnten. Es entstehen vermehrt neue integrative Wohnformen wie z. B. WGs von älteren Menschen. Das Ehrenamt übernimmt heute bereits eine Reihe gesellschaftlicher Leistungen. Dazu gehören qualifizierte Aufgaben wie z. B. die Vermittlung von Sprachkenntnissen an Migrant*innen, aber auch ganz niederschwellige, wie z. B. die Übernahme von Patenschaften für Alleebäume. Aber auch Jugendlichen muss der Raum für die Übernahme sozialer Verantwortung eingeräumt werden. Dabei gilt es, Vorurteile gegenüber unterschiedlichen Wegen zur Teilhabe abzubauen. Neue Medien werden durch Weiterbildung auch von Älteren zunehmend genutzt. Ein zielgruppenspezifischer Informationszugang wird durch angepasste Kurse und „einfache Sprache“ geleistet. Aber gerade weil es den Anschein hat, dass es derzeit immer weniger menschliche und mehr virtuelle Kontakte gibt, besteht der Anspruch, dass der direkte menschliche Kontakt nicht ersetzt werden darf.

↻ 2020

Es bilden sich neue Formen des Zusammenlebens heraus. Dazu zählt auch die Bereicherung der Gesellschaft durch unterschiedliche kulturelle Einflüsse wie z. B. durch gemeinsame Alltagserlebnisse wie Tanzen oder Essen. Die Generationen werden einen neuen Zugang zueinander finden und es werden neue Beziehungen gestiftet. „Gerechtigkeit“ bleibt ein starker gesellschaftlicher Wert u. a. auch beim Umbau des Rentensystems. Lernen wird als lebensbegleitender Prozess geschätzt, um laufend neue Eindrücke zu sammeln und als Mensch innovationsfähig zu bleiben. Hierzu gehört auch der Spaß am Austausch und am Lernerfolg in der Gesellschaft. Das Ehrenamt bekommt einen noch gesellschaftsrelevanteren Charakter. Es ist ein Bewusstseinswandel hinsichtlich einer neuen Wertschätzung von Dienstleistungen zu erwarten. Zukünftig wird durch digitale Vernetzung auch eine Teilhabe am öffentlichen Leben ohne physische Mobilität möglich sein. Dafür müssen alle Senioren befähigt werden mit den neuen Medien umzugehen, damit niemand ausgeschlossen wird.

» 2030

Innovationen werden in Zukunft allen Generationen nutzen und ein Miteinander der Generationen unterstützen. Selbstbestimmte Mobilität wird angestrebt, u. a. auch durch Elektromobilität. Es ist ein gesellschaftlicher Konsens, dass Technik den Menschen weder ersetzt noch entmündigt. Ein „gesundes Umfeld“, d.h. physisch und psychisch, ist ein wichtiges gesellschaftliches Ziel. Durch eine bessere Infrastruktur wird das Landleben aufgewertet, so dass Stadt und Land gleichberechtigt nebeneinander existieren können. Durch das Altern wird eine größere Kontinuität in der Gesellschaft erzeugt. Zeitzeugen werden ihr Erfahrungswissen weitergeben und dafür wertgeschätzt. Aktive Integration, Ansprache, Fürsorge und Kümmerer sind wesentliche Bestandteile der Gesellschaft der Zukunft. Alle Bevölkerungsgruppen werden integriert und eine bessere Teilhabe auch der Älteren gewährleistet. Eine hohe Toleranz gegenüber unterschiedlichsten Lebenskonzepten

ermöglicht das Miteinander „versöhnter Kulturen“. Empathie als Wert hat aus Sicht der Teilnehmer Bestand.

5. Diskussion in Kleingruppen

5.1. Mobilität im (Wohn-)Quartier

Berichterstatter Dr. Roland Rupprecht, Institut für Psychogerontologie
Anja Beyer, Institut für Psychogerontologie

Beschreibung des Themas im Vorfeld des Werkstattgesprächs

Selbstbestimmtes Wohnen in den eigenen vier Wänden ist für ältere Menschen nach wie vor die meist gewünschte Wohnform. Besondere Bedeutung kommt dabei dem physischen und dem sozialen (nahen) Wohnumfeld der Personen zu. Wie kann die Versorgung mit Dingen des alltäglichen Lebens und deren Erreichbarkeit langfristig und auch bei Mobilitätseinschränkungen gewährleistet werden? Wie können (notwendige) Wege und Distanzen zurückgelegt werden? Wie kann Mobilität im Wohnumfeld bezahlbar gemacht und gesichert werden?

Ergebnis der Kleingruppe „Mobilität im (Wohn-)Quartier“

In einem einleitenden Brainstorming wurden Problemstellungen im Bereich der Mobilität im (Wohn-)Quartier unter den Gesichtspunkten der Qualität, der Erreichbarkeit, der Bezahlbarkeit und der Sicherheit von den Teilnehmern kurz skizziert. In der darauf folgenden ausführlichen Diskussion kristallisierten sich zu diesen Untergesichtspunkten folgende Schwerpunkte heraus.

Was heißt hohe Qualität?

Als Wohnumgebung von hoher Qualität wurde eine Wohnsituation beschrieben, die zum einen barrierefrei bzw. möglichst barrierearm gestaltet ist, zum anderen wurde auch die hohe Bedeutung der Kommunikation und sozialen Teilhabe betont. Als sehr wünschenswert und qualitätssteigernd wird zudem der Kontakt zwischen den Generationen beschrieben. Hier wird auf die aktiven Gestaltungsmöglichkeiten der SeniorInnen (z. B. Ehrenamt als Lese-Oma) hingewiesen. Als Problem wird dabei die zunehmende Isolation von älteren Menschen in ihrem Wohnumfeld durch Wegzug bzw. Tod von langjährigen Nachbarn und dem Zuzug anderer Bevölkerungsschichten (junge Familien und/oder Menschen mit Migrationshintergrund) angesehen. Bei der Frage der konkreten Ausstattung von Wohnungen für SeniorInnen wird darüber hinaus die Bedeutung individueller Bedarfe, Ansprüche und Gewohnheiten der BewohnerInnen deutlich.

Als Wohnumgebung von hoher Qualität wurde eine Wohnsituation beschrieben, die zum einen barrierefrei bzw. möglichst barrierearm gestaltet ist, zum anderen wurde auch die hohe Bedeutung der Kommunikation und sozialen Teilhabe betont. Als sehr wünschenswert und qualitätssteigernd wird zudem der Kontakt zwischen den Generationen beschrieben. Hier wird auf die aktiven Gestaltungsmöglichkeiten der SeniorInnen (z. B. Ehrenamt als Lese-Oma) hingewiesen. Als Problem wird dabei die zunehmende Isolation von älteren Menschen in ihrem Wohnumfeld durch Wegzug bzw. Tod von langjährigen Nachbarn und dem Zuzug anderer Bevölkerungsschichten (junge Familien und/oder Menschen mit Migrationshintergrund) angesehen. Bei der Frage der konkreten Ausstattung von Wohnungen für SeniorInnen wird darüber hinaus die Bedeutung individueller Bedarfe, Ansprüche und Gewohnheiten der BewohnerInnen deutlich.

Was heißt gute Erreichbarkeit?

Unter dem Gesichtspunkt der Erreichbarkeit stand bei den TeilnehmerInnen die Nahversorgung (täglicher Bedarf, Ärzte, Apotheke, etc.) im direkten Wohnumfeld im Mittelpunkt. Hier wurde auf große Unterschiede zwischen einzelnen Stadtteilen, aber vor allem im Vergleich von Stadt und ländlichen Regionen hingewiesen. Es wurden dabei Wünsche nach einem flexibleren ÖPNV (evtl. kleinere Einheiten oder Sammeltaxis) deutlich, der es weniger mobilen SeniorInnen ermöglichen könnte, Einkaufszentren an der Peripherie,



weiter entfernte Einrichtungen des Gesundheitssystems oder kulturelle Angebote besser zu erreichen. Insgesamt wurde die weitgehend barrierearme Ausstattung des Nürnberger ÖPNV gelobt. In der Diskussion wurde deutlich, dass viele SeniorInnen zwar den Ausbau des ÖPNV fordern, im Einzelfall dann aber doch auf die individuelle Mobilität (Auto) zurückgreifen. Das daraus entstehende Dilemma (hohe Bereitstellungskosten für einen flächendeckenden ÖPNV versus geringe Auslastung) wurde ebenfalls thematisiert. Nachbarschaftshilfe (z. B. Mitnehmen von Personen zum Einkaufen oder das Angebot, Besorgungen/Einkäufe für Andere zu erledigen) wurde zwar prinzipiell begrüßt, es wurden jedoch auch Grenzen gesehen. So würden manche SeniorInnen Nachbarschaftshilfe aus Ängstlichkeit („gerate ich an den Richtigen?“) ablehnen, zudem wären versicherungsrechtliche Fragen (z. B. wer haftet, wenn sich im Rahmen der Nachbarschaftshilfe ein Unfall ereignet) nicht ausreichend geklärt. Bestellsysteme (Online-Handel) oder Bringedienste als Ersatz für die Nahversorgung im Stadtteil wurden ebenfalls kritisch gesehen. Zum einen geraten Bestellsysteme bei Fragen der individuellen Anpassung sehr schnell an ihre Grenzen (z. B. Schuhkauf), zum anderen ist der Einkauf vor Ort immer mit wichtigen sozialen Kontakten verbunden, die Online-Dienste nicht bieten können.

Was heißt Bezahlbarkeit?

Bei den TeilnehmerInnen nahm die Diskussion um bezahlbaren Wohnraum im Alter einen großen Raum ein. Hingewiesen wurde dabei besonders auf die Verteuerung von Mieten durch Luxussanierung von Altbauten bzw. der Privatisierung von kommunalem Wohnbesitz. Ein Teil der älteren Menschen könne sich die gestiegenen Mieten kaum noch leisten. Hinzu kommt, dass viele SeniorInnen aus Scham auf ihnen eigentlich zustehende staatliche finanzielle Unterstützung verzichten bzw. nicht ausreichend darüber informiert sind. Auch wenn die finanzielle Situation der jetzt älteren Generation noch relativ gut ist, werden für die Zukunft hier große Probleme erwartet, die aus der aktuell hohe Anzahl von prekären Arbeitsverhältnissen und der damit verbundenen geringen Altersvorsorge resultieren. Ein weiterer wichtiger Diskussionspunkt betraf die Frage, inwieweit SeniorInnen bereit bzw. in der Lage sind, die höheren Kosten für eine stadtteilnahe Versorgung oder Serviceleistungen (z. B. mobiler Einzelhandel oder „Tante-Emma-Laden“ um die Ecke) zu tragen. So würden viele SeniorInnen den Mangel an kleineren Einzelhandelsgeschäften im Stadtteil zwar beklagen - wenn solche Geschäfte oder auch mobile Läden existieren, dann aber aus Kostengründen doch lieber im Supermarkt „auf der grünen Wiese“ einkaufen. Hierbei wurde die Frage diskutiert, inwieweit sich die vorherrschende „Nur-billig-ist-gut“-Mentalität bzw. „Es sollte-nichts-kosten“-Einstellung in eine Dienstleistungen vor Ort auch finanziell würdigende Einstellung weiter entwickeln lässt.

Was heißt Sicherheit?

Bei der Frage der Sicherheit im öffentlichen Raum muss eine Unterscheidung in objektive Tatsachen und subjektives Erleben vorgenommen werden. Obwohl Nürnberg, Fürth und Erlangen zu den (Groß-)Städten mit objektiv geringer Kriminalität zählen, fühlen sich ältere Menschen vor allem abends und nachts im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. Unterführungen, U-Bahnzugänge) stark bedroht bzw. von sich dort aufhaltenden Gruppen belästigt. Hier gibt es sehr unterschiedliche Bewertungen einzelner (Problem-)Stadtteile. Von großer Bedeutung für dieses von einem neutralen Beobachter aus gesehen eher irrationale Unsicherheitsempfinden scheinen die Medien zu sein, die Einzelfällen in der öffentlichen Wahrnehmung ein zu hohes Gewicht verleihen. Als konkrete Maßnahme zur Verringerung der Sturzgefahr auf Treppen im öffentlichen Raum wird eine flächendeckende Ausstattung aller Treppen mit funktionalen Handläufen und visuellen Reizen zur Kennzeichnung von Stufen vorgeschlagen. Themenübergreifend wurde die Frage diskutiert, von wem Initiativen zur Verbesserung der oben als problematisch angesprochenen Punkte ausgehen könnten. Es wurde deutlich, dass hier wenig Vertrauen in eine Lösung durch den „freien Markt von Angebot und Nachfrage“ gelegt wird. Vielmehr sollten sowohl die Kommunen als auch die SeniorInnen in Eigeninitiative Verantwortung übernehmen. Inwieweit auch die Familien (Kinder und Enkelkinder) hierbei eine wichtige Rolle übernehmen können, lässt sich wegen der großen horizontalen Mobilität in unserer Gesellschaft (Kinder/Enkelkinder wohnen oft

weit von ihren älteren Angehörigen entfernt) nicht vorhersagen. Im Zusammenhang mit möglichen Maßnahmen, Aktivitäten etc. wurde mehrfach die Orientierung am „wahren“ Bedarf angesprochen. Bei der Erfassung der Bedürfnisse der Zielgruppen ist es wichtig, auch Minderheiten und Randgruppen zu berücksichtigen. Hierbei kann sich der Zugang u. a. aufgrund von Sprachbarrieren, Desinteresse oder geringerem Bildungsniveau schwierig gestalten.

5.2. Gesundheit und Mobilität

Berichtersteller Prof. Dr. Dorothee Volkert, Institut für Biomedizin des Alterns
Stefan Kamin, Institut für Psychogerontologie

Beschreibung des Themas im Vorfeld des Werkstattgesprächs

Unter Gesundheit soll in diesem Zusammenhang sowohl die körperliche als auch die geistige und psychische Gesundheit verstanden werden. Wie können Menschen gesundheitsfördernde und -erhaltende Angebote und Versorgung erreichen bzw. wie erreichen diese den Menschen? Wie oder wodurch können mobilitätseinschränkende Beeinträchtigungen kompensiert werden? Dabei sollte auch der Aspekt der (langfristigen) Finanzierbarkeit berücksichtigt werden.

Ergebnis der Kleingruppe „Gesundheit und Mobilität“

Das Thema der Kleingruppe „Gesundheit und Mobilität – Angebote erreichen oder durch Versorgung erreicht werden“ wurde von den Teilnehmern im Rahmen eines halbstandardisierten Leitfadens diskutiert. Die Ergebnisse wurden entsprechend der folgenden Struktur gesammelt: Definition von Mobilität und Bedeutung im Alltag, Definition und individuelle Bedeutung von Gesundheit, Herausforderungen Angebote im Bereich der Gesundheit zu erreichen, Möglichkeiten die Erreichbarkeit gesundheits-relevanter Angebote zu verbessern.



Definition von Mobilität und Bedeutung im Alltag

Mobilität wird als die Fähigkeit verstanden von A nach B zu kommen. Dies kann entweder mit oder ohne Unterstützung erfolgen. Unterstützung ist hierbei bezogen auf die Nutzung von Hilfs- und Verkehrsmitteln (z. B. Auto, Fahrrad, Gehilfe) sowie der Inanspruchnahme sozialer Dienste (z. B. Fahrdienste). Die Gruppenteilnehmer sehen Mobilität als ein Grundbedürfnis und wesentliches Element für die Aufrechterhaltung von Gesundheit, Lebensqualität und Selbstständigkeit im höheren Lebensalter. Insbesondere der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Mobilität wird diskutiert. So müssen Menschen mobil sein, um ihre Gesundheit zu erhalten (z. B. durch Bewegung, Aktivität) und gesundheitsfördernde Angebote in Anspruch zu nehmen. Die Diskussion fokussiert insbesondere den Aspekt der Eigenverantwortung. So sind Menschen auch immer Gestalter ihres eigenen Alterns und Mobilitätsverhaltens.

Definition und individuelle Bedeutung von Gesundheit

Für die weitere Annäherung an das Thema wird der Versuch unternommen, den Bereich der Gesundheit zu gliedern. Gesundheit ist für die Teilnehmer eine individuelle und subjektive Angelegenheit, die verschiedene Lebensbereiche umfasst. Im Rahmen der Diskussion stellen sich vier Kategorien heraus: 1) Die soziale Gesundheit, d.h. die soziale Einbettung des täglichen Lebens durch soziale Kontakte und Freunde, 2) die funktionale Gesundheit im Sinne der Lebensgestaltung und Aufrechterhaltung der Aktivitäten des täglichen Lebens, 3) die geistige Gesundheit sowie 4) das subjektive Wohlbefinden und eine positive Stimmung.

Angebote im Bereich der Gesundheit

Ausgehend von dem erarbeiteten Zugang zu Mobilität und Gesundheit werden Angebote und Dienstleistungen gesammelt, die die Gesundheit älterer Menschen unterstützen und erhalten können. Im Rahmen der Diskussion werden vielfältige Beispiele gesammelt, die mit den Teilnehmern in die folgenden Kategorien eingeordnet werden.

- 1) Angebote für die soziale Gesundheit und gesellschaftliche Teilhabe. Hierunter fallen Kulturangebote wie Theater und Konzerte, Reise- und Ausflugsveranstalter, gemeinsame gesundheitsbezogene Angebote wie Kochkurse und Ernährungsberatung, Angebote der Weiterbildung (z. B. an der Volkshochschule) sowie der Austausch über gemeinsame Interessen im Rahmen von Seniorentreffen.
- 2) Angebote mit dem Fokus auf Gesundheitsförderung und Prävention. Hierunter fallen Sportstätten und Vereine, Tanzgruppen, Gesundheitsförderung auf kommunaler Ebene durch Bewegungsparks sowie Vorträge und Veranstaltungen zu Gesundheitsthemen.
- 3) Angebote der medizinischen Versorgung und Rehabilitation wie Ärzte, Apotheken und therapeutische Einrichtungen, die insbesondere für die Versorgung im höheren Lebensalter von Bedeutung sind. Hierzu gehören auch Beratungsangebote für Angehörige.
- 4) Angebote der Gesundheitsförderung und Versorgung, um mobilitätseingeschränkte Menschen im höheren Lebensalter zu erreichen. Hierzu gehören ambulante Pflegedienste, Essen auf Rädern, aber auch soziale Dienstleistungen wie Besuchsdienste und das Ehrenamt. Die Teilnehmer diskutieren insbesondere die Bedeutung des intergenerationellen Austauschs und der Stärkung nachbarschaftlichen Engagements, um gesellschaftliche Teilhabe auch für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen.

Herausforderungen Angebote im Bereich der Gesundheit zu erreichen

Die gesammelten Angebote werden hinsichtlich der Frage der Erreichbarkeit diskutiert. Die Teilnehmer unterscheiden hierbei räumliche und individuelle bzw. mentale Barrieren. Räumliche Barrieren erschweren insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen den Zugang zu Gesundheitsangeboten. Hierunter fallen die öffentliche Verkehrsanbindung (z. B. Taktzeiten, Anbindung im ländlichen Raum, kein barrierefreier Zugang zu Bus und Bahn), ein unsicherer und nicht altersgerechter Verkehr, eine unsichere Umgebung (z. B. Kriminalität) sowie eine allgemeine schlechte Zugänglichkeit der Umwelt durch fehlende Aufzüge und Handläufe. Individuelle und mentale Barrieren stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit räumlichen Barrieren. Mangelndes Selbstvertrauen in die eigene Mobilität, fehlende Eigeninitiative und Eigenverantwortung sowie die Angst vor Überforderung können im Zusammenspiel mit schwer zugänglichen Umwelten zu einer deutlich reduzierten Mobilität führen. Weiterhin führen alte Gewohnheiten, die Angst vor Neuerungen (z. B. ein neuer Arzt im Nahumfeld) sowie Unkenntnis und Desinteresse oftmals dazu, dass (neue) Angebote im Bereich der Gesundheitsförderung und medizinischen Versorgung nicht angenommen werden. Auch hier diskutieren die Teilnehmer kritisch den Aspekt der Eigenverantwortung, denn oftmals ist älteren Personen der Zusammenhang zwischen Mobilität und Gesundheit unklar, was dazu führen kann, dass Mobilitätsunterstützung und Hilfen nicht angenommen werden. Als weiterer Aspekt werden finanzielle Barrieren diskutiert, die dazu führen können, dass Unterstützung (z. B. Fahrdienste) und insbesondere kulturelle Angebote nicht wahrgenommen werden.

Möglichkeiten die Erreichbarkeit von Gesundheitsangeboten zu verbessern

Die Teilnehmer diskutieren verschiedene Maßnahmen, um die Erreichbarkeit von Gesundheitsangeboten zu verbessern. Die Zugänglichkeit der räumlichen Umwelt kann durch den Abbau von Barrieren verbessert werden. Hierzu gehört insbesondere eine bessere Beschilderung und Wegweisung zu Gesundheitsangeboten. Technische und soziale Dienste (z. B. die Bereitstellung von Elektromobilität) können die Mobilität verbessern. Hier legen die Teilnehmer den Schwerpunkt auf die Frage, wie Menschen besser über Mobilitätsbarrieren informiert werden können und Hilfen erhalten, solche Barrieren zu überwinden. Es wird betont, dass Menschen auch für Verbesserungen empfänglich sein müssen. Ältere Menschen sollten aktiver sein und angehalten werden ihre Bedürfnisse zu äußern und Veränderungen einzufordern. Auch hier wird die Frage gestellt, wie Motivation, Eigeninitiative und Eigenverantwortung im Sinne eines aktiven und gesunden Alterns gestärkt werden können.

5.3. Verkehr und Sicherheit

Berichtersteller Dr. Margund Rohr, Institut für Psychogerontologie
Martin Rulsch, Fraunhofer Institut für Integrierte Schaltungen

Beschreibung des Themas im Vorfeld des Werkstattgesprächs

Mobilität ist sowohl für die Sicherung der Grundbedürfnisse als auch für eine zufriedenstellende Alltagsgestaltung mit gesellschaftlicher Teilhabe wichtig. Hierbei stehen Interessenlagen und Hobbies im Vordergrund (z. B. kulturelle, soziale, körperliche Aktivitäten). Neben möglichst guter Qualität solcher Angebote sollte deren Erreichbarkeit im Sinne von Mobilität und Sicherheit (Dunkelheit, Wetter etc.) betrachtet werden. Wie kann individuelle Mobilität als Autofahrer, Nutzer des ÖPNV, Radfahrer oder Fußgänger im städtischen und ländlichen Raum im höheren Lebensalter gesichert und unterstützt werden?

Ergebnis der Kleingruppe „Verkehr und Sicherheit“

Aufgrund subjektiver und objektiver Barrieren besteht die Gefahr, dass Interessen nicht wahrgenommen werden und der persönliche Aktionsradius eingeschränkt wird. Dabei spielt nicht nur die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Angeboten eine Rolle, sondern auch deren Bezahlbarkeit. Die Gruppe beginnt mit einer Diskussion zu den Kosten von Angeboten wie der Mobicard und deren Folgen für die Mobilität des Einzelnen: Wie groß muss der Mobilitätsradius bei welchen Kosten sein? Wie flexibel sollten Angebote gestaltet werden? Auch werden rentner- und studentenspezifische Angebote diskutiert (Subventionierung bedürftiger Zielgruppen; Einfluss von Sicherheit auf Angebot und Nachfrage).



Bevor sich die Kleingruppe einzelnen Verkehrsteilnehmern widmet, wird kritisch festgestellt, dass bislang der Verkehr und die Stadtstruktur sehr auf den Autofahrer zugeschnitten sind. Wir leben in einer „Auto-freundlichen“ Gesellschaft. Besonders auf dem Land scheint das Auto heute noch fast alternativlos. Programme wie „Tausche Führerschein gegen Mobicard“ werden von den potenziellen Zielgruppen häufig nicht angenommen. Dabei könnte helfen, stärker bewusst zu machen, dass die laufenden Kosten für ein Auto im Vergleich zu der Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs höher ausfallen. Gleichzeitig wird die

Bedeutung des Autofahrens diskutiert: als Garant von Mobilität, für Autonomie und Unabhängigkeit, im Sinne der Flexibilität, aber auch aus Gründen der Bequemlichkeit.

Es wird u.a. über die Prüfung der Fahrtauglichkeit von **Autofahrern** diskutiert. Dabei wird deutlich, dass die Verantwortung nicht nur beim Einzelnen, sondern auch bei Hausärzten, Nachbarn und Familienangehörigen liegen muss (Diskrepanz zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung). Dies gilt insbesondere im Fall von Erkrankungen (Demenz, Diabetes, Herzerkrankungen, etc.). Entsprechend sollten neben Informationen auch Testungen und Trainings angeboten werden.

Radfahrer sehen sich häufig mit der eher autofreundlichen Umgebung konfrontiert. Es gibt nur wenige Abstellmöglichkeiten, selten abgetrennte und sichere Strecken. Mögliche Maßnahmen sind die Schaffung von Fahrradwegen (Stadtplanung), Information über Schleichwege, Abfahren und Information über Unfallschwerpunkte (Schulungen, Aktionstage, Karten).

Bei der Nutzung des **Nahverkehrs** werden zwei Punkte bemängelt:

- 1) Häufig ist die unzureichende Transparenz der Angebote und fehlende intuitive Bedienbarkeit von Automaten (für jüngere und ältere Nutzer). Die intuitive Führung sollte verbessert, ggf. Training angeboten werden. Diskutiert wird auch die Verwendung von mobilen Automaten (via Handy; automatische Preisanzeige und Abbuchung; Aufladen eines Kontingents).
- 2) Für Senioren mit Hörgeräten oder ausländische Mitbürger sind die auf dem Bahnsteig zur Verfügung stehenden Informationen oftmals suboptimal. Daher sollten an Knotenpunkten Ansprechpartner oder technische Unterstützung erreichbar sein (vgl. Singapur).

Für **Fußgänger** ist die Sicherheit, vor allem bei schlechtem Wetter und Dunkelheit, ein großes Thema. Mobilität im Winter und an Abenden daher oft eingeschränkt. Probleme sind suboptimale Bedingungen wie kurze Ampelphasen oder schlechte Zugänglichkeit in Busse und Bahnen (mit Rollator, Kinderwagen). Besonders problematisch und kaum genutzt sind Unterführungen (Stichwort: Sauberkeit, fehlende Beleuchtung, Kriminalität), da diese eher als Gefahrenquelle wahrgenommen werden. Es wurden sowohl personenzentrierte (u. a. helle Kleidung, Reflektoren) als auch umweltbezogene Maßnahmen (u. a. Überführungen, Fußgängerinseln) besprochen. Kritisch diskutiert wurde die Überwachung von Unterführungen via Kamera. Ein weiterer Punkt ist die gemeinsame Nutzung von Straßen und Fußgängerzonen durch Radfahrer und Fußgänger. Vermeintlich einfache Lösungen wie separate Radlinien und kurze Umleitungen scheitern häufig an fehlender Rücksichtnahme und wirtschaftlichen Interessen (z. B. Cafe-Besitzer). Umbauten wie Vertiefungen, Radgitter scheinen in der Innenstadt wenig praktikabel.

Insgesamt sind folgenden **Maßnahmen** für alle Verkehrsteilnehmer denkbar und wünschenswert:

- 1) Anlaufstellen sowie Informationen zu Anlaufstellen und Adressaten von Anliegen und Beschwerden an die Bürger (z. B. über regionale Zeitschriften);
- 2) Diskussion um Verantwortung und Verantwortungsträger, z. B. bei der Führerschein-Prüfung sind Betroffene, Ärzte und Familienangehörige zu adressieren und entsprechende Beratungsangebote zur Verfügung zu stellen;
- 3) Bereitstellung von Sammelangeboten (z. B. Sammeltaxen, die besser auf die Bedürfnisse von auf dem Land lebenden Senioren abgestimmt sind) oder gemeinschaftlich genutzten Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs wie der Mobicard (Car(d)-Sharing) – letzteres bietet auch die Chance zur Förderung intergenerationeller und nachbarschaftlicher Kontakte;
- 4) Bereitstellung von Bring-Angeboten und besonderen Angeboten auf dem Land (z. B. Fahrdienste, Taxen);

- 5) Bereitstellung von technischen Lösungen (plus Schulungen für deren Nutzung), Orientierungshilfen, Lotsen und elektronischen Begleithelfern;
- 6) Förderung der gegenseitigen Akzeptanz verschiedener Verkehrsteilnehmer;
- 7) Stärkung der Flexibilität in der Nutzung mehrerer Angebote (z.B. Bahn – Rad), insbesondere in Abendstunden, in unsicheren und „Rand“gebieten (z.B. auch Lotsen)

Es wird betont, dass es um Angebote geht, die altersunabhängig/generationsübergreifend sein und die Bedürfnisse verschiedenster Verkehrsteilnehmer adressieren sollen. Gleichzeitig ist die Teilhabe immer von Person (Gesundheit, Finanzen) und Umwelt (Sicherheit, Mobilitätsbarrieren) abhängig.

5.4. Mobile Dienstleistungen

Berichtersteller Prof. Dr. Christine Brendebach, Evangelische Hochschule Nürnberg
Bettina Williger, Institut für Psychogerontologie

Beschreibung des Themas im Vorfeld des Werkstattgesprächs

Zur Unterstützung von Mobilität können technische Hilfsmittel und soziale Dienstleistungen (z. B. Ehrenamt) beitragen. Entscheidend ist dabei, vorhandene Kompetenzen der Personen zu nutzen und zu fördern sowie Unterstützungsbedarf zu erkennen. Wie können passende Tätigkeiten zur Mobilitätsunterstützung von Ehrenamtlichen vor Ort gefunden und erreicht werden bzw. wie finden und erreichen die Bedürftigen sinnvolle technische und soziale Dienstleistungsangebote? Welche Möglichkeiten zur Deckung entstehender Kosten (finanziell, administrativ) sind vorhanden bzw. denkbar?

Ergebnis der Kleingruppe „Mobile Dienstleistungen“

Das Thema der Kleingruppe „Mobile Dienstleistungen – ehrenamtliche und technische Unterstützung“ wurde von den Teilnehmern frei diskutiert, die Ergebnisse wurden nach einer vordefinierten Struktur gesammelt: Bedarf der Zielgruppe/Ausgangssituation, technische Lösungsansätze, (soziale) Dienstleistungsansätze, Ansprache der Zielgruppe sowie Bezahlbarkeit/Finanzierungsmodelle für die diskutierten Lösungen.

Welchen Bedarf hat die Zielgruppe?

Was die Bedarfe der Zielgruppe angeht, so wurde die Forderung geäußert, Bedarfe einzelner Zielgruppen systematisiert zu erfassen und zu analysieren, bevor Dienstleistungen oder technische Lösungen eingesetzt bzw. entwickelt werden. Beispielsweise haben Alleinlebende wahrscheinlich höhere Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen als Mehrpersonenhaushalte. Eine Bedarfsanalyse und Angebotsplanung sollte auf möglichst kleinstrukturierten Ebenen z. B. des Quartiersmanagements stattfinden, um spezifische Rahmenbedingungen und Erfordernisse berücksichtigen zu können.



Ein Fokus sollte auf die Ansprache benachteiligter bzw. zurückgezogen lebender Gruppen (z. B. Altersdepression) gelegt werden. Auch sollten die finanziellen Möglichkeiten älterer Erwachsener Berücksichtigung finden (z. B. wäre ein Taxi die bequemste Form der Mobilität, dieses können sich aber nur geringe Bevölkerungsanteile leisten). Bei den Dienstleistungen muss grundsätzlich unterschieden und in Abhängigkeit der Kompetenzen und Bedarfe der Person abgewogen werden, ob die Dienstleistung zur Person kommt oder die Person zur Dienstleistung. Im Bereich der Mobilität und häuslichen Versorgung wird ein großer Bedarf im Ausbau von Infrastruktur für neue/bestehende Mobilitätsformen (z. B. Fahrradwege) sowie für die Versorgung auf dem Land (z. B. Geschäfte, Ärzte in ländlichen Regionen) gesehen. Auch sollte unterschieden werden zwischen aktiver und passiver Mobilität. Neben diesen grundlegenden Prämissen wurden konkrete Bedarfe der Zielgruppe gesammelt, wie z. B.

- Angebote/Beschäftigung für sozial isolierte Menschen (Bore-Out)
- Kulturbegleitung für Konzerte, Theater, Museum
- Sicherstellung kleiner, aber täglicher sozialer Kontakte (wurde früher teilweise durch „Essen auf Rädern“ gesichert)
- Begleitung beim Spazieren- oder Essengehen
- Hausmeisterdienste (Wechseln von Glühbirnen etc.)
- Unterstützung bei der Barrierefreiheit des Wohnumfelds
- Alltagsbegleiter zur Unterstützung professioneller Pflegekräfte

Welche technischen Lösungsansätze gibt es?

Unter dieser Kategorie wurden bestehende oder neue technische Lösungsansätze gesammelt, die die Mobilität älterer Erwachsener unterstützen bzw. erhalten können. Im Rahmen der Diskussion der einzelnen technischen Lösungsansätze wurde wiederholt betont, dass diese barrierefrei und einfach zu bedienen sein sollten.

- Einkaufsrad, das Senioren beim Einkaufen und beim Transport größerer Lasten unterstützt
- Mitfahrzentrale für Senioren
- Roller mit beidseitigem Trittbrett für mehr Stabilität (wurde von einem Teilnehmer in Finnland gesehen)
- Fußgänger navigationsgerät, das barrierefreie Wege aufzeigt
- „Nach Hause“ Applikation für Navigationsgerät für Demenzpatienten
- Spiele/Software zum Zeitvertreib (vgl. Projekt Genesis in der EMN)
- Trainingsprogramme (körperlich, kognitiv) über den Computer
- Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über kulturelle, kulinarische, soziale Angebote in der Nähe über mobile Systeme (Smartphones) > Angebote schaffen

Wie sehen (soziale) Dienstleistungen aus?

Unter dieser Kategorie wurden bestehende oder neue (soziale) Dienstleistungen gesammelt, die die Mobilität älterer Erwachsener unterstützen bzw. erhalten können. Dabei wurde eine Unterscheidung nach intergenerationellen Dienstleistungen, d. h. Dienstleistungen, die zwischen Generationen erbracht werden, und intragenerationellen Dienstleistungen, d. h. Dienstleistungen von älteren für ältere Erwachsene, unterschieden. An dieser Stelle wird auch darauf verwiesen, dass Menschen im höheren Lebensalter dabei nicht nur als Empfänger, sondern auch als Anbieter von Dienstleistungen (z. B. in Ehrenamtlichen Projekten; Schulung durch EFI) in Frage kommen.

- Informationen über öffentliche Toiletten (Projekt „Nette Toilette“)
- Mehr Sitzmöglichkeiten in der Stadt (Nürnberg, Stadtteil Johannis: Projekt „Stuhl vor die Tür“)
- Schulungsangebote zur Computernutzung (z. B. Senioren Computer Club Nürnberg)
- Beratungsdienstleistungen für Umbaumaßnahmen im Wohnumfeld (Barrierefreiheit, Finanzierung)

- Wäschedienste (Hol-Bring-Service, Reinigung)
- Bewegungsparcours in Parks oder Grünflächen
- Organisation von Fahrdiensten zum Gottesdienst in der Pfarrgemeinde
- Friedhofstaxi auf Nürnberger und Fürther Friedhöfen
- Taschengeldbörse mit Gymnasialschülern (Projekt in Ettlingen; Schüler erbringen kleine Hausmeister-, Bringdienste etc. für ein Taschengeld)
- Besuchsdienst für alleinlebende, nicht mobile Erwachsene (Fürth)
- Ehrenamtliche Angebote von Fahrdiensten, Einkaufshilfen, Betreuungsunterstützung sowie Hilfeleistungen für Haushalt, Technik und Garten
- Barrierefreie Bahnhöfe
- Abstellmöglichkeiten für Gehstöcke und Rollatoren in öffentlichen Einrichtungen (Sitzplatznähe)

Wie kann die Zielgruppe geeignet angesprochen werden?

In der Diskussion wurde betont, dass die technischen wie auch Dienstleistungsangebote ältere Erwachsene auch erreichen müssen. In einem weiteren Diskussionspunkt wurden deshalb Bedingungen und Möglichkeiten der Zielgruppenansprache gesammelt. Unter den Bedingungen wurde diskutiert, dass Angebote im Allgemeinen schick und nicht stigmatisierend präsentiert werden sollten (kein Stempel: „seniorengerecht“). Darüber hinaus gilt es gerade im Freiwilligenengagement, quartiersbezogene Maßnahmen zu planen; denn je kleinräumiger die Maßnahmen angelegt sind, desto effizienter werden sie wahrgenommen. Was die Möglichkeiten der Zielgruppenansprache angeht, so wurde die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit hervorgehoben. Dabei sind unterschiedliche Kommunikationswege denkbar von Internet und Email (in diesem Zusammenhang wurden Internetanschlüsse im Seniorenheim gefordert), über Trainingsangebote und Schnupperkurse bis hin zur direkten, persönlichen Ansprache durch Pfarrer, Seniorenrat vor allem bei sozial isolierten Personengruppen. Gerade im letzteren Fall sollten Angebote in Abhängigkeit der individuellen Bedarfe und Möglichkeiten gemacht werden (z. B. Altersdepression > kleine Aufträge anbieten). Letztendlich sollte auch bedacht werden, dass es in der Generation der älteren Erwachsenen einen gewissen Widerstand geben kann, Hilfe anzunehmen. In diesem Fall könnten reziproke Angebote (d. h. wer nimmt, gibt auch) einen Lösungsansatz darstellen. Die Unterstützung eines sich wandelnden Selbstverständnisses zum Hilfegeben und -nehmen sowie eine Veränderung der Hilfekultur in Richtung der dargestellten Angebote sind parallel zur Etablierung neuer Angebote für deren Erfolg unerlässlich.

Wie wird die Bezahlbarkeit gewährleistet?

Selbst bei ehrenamtlichen Diensten entsteht ein nicht unerheblicher finanzieller Aufwand für die Betreuung und Administration. In einem weiteren Diskussionspunkt wurden deshalb Finanzierungsmöglichkeiten für mobile Dienstleistungen im Allgemeinen gesammelt. Grundsätzlich gibt es eine große ehrenamtliche Bereitschaft für kleinere Dienste, diese Dienste/Lasten sollten jedoch auf möglichst viele Schultern verteilt und Ehrenamtliche zumindest für ihre Fahrtkosten entschädigt werden. Aber auch andere Formen der Anerkennungskultur sollten Beachtung finden (Wertschätzung, Möglichkeiten eigener Fortbildung,...). Darüber hinaus sollte der Staat grundlegende Rahmenbedingungen zum Versicherungs- und Datenschutz bzw. Transparenz für die bestehenden Regelungen schaffen, um Unsicherheiten bspw. bei ehrenamtlichen Fahrdiensten zu begegnen.

5.5. Virtuelle versus „wirkliche“ Welt

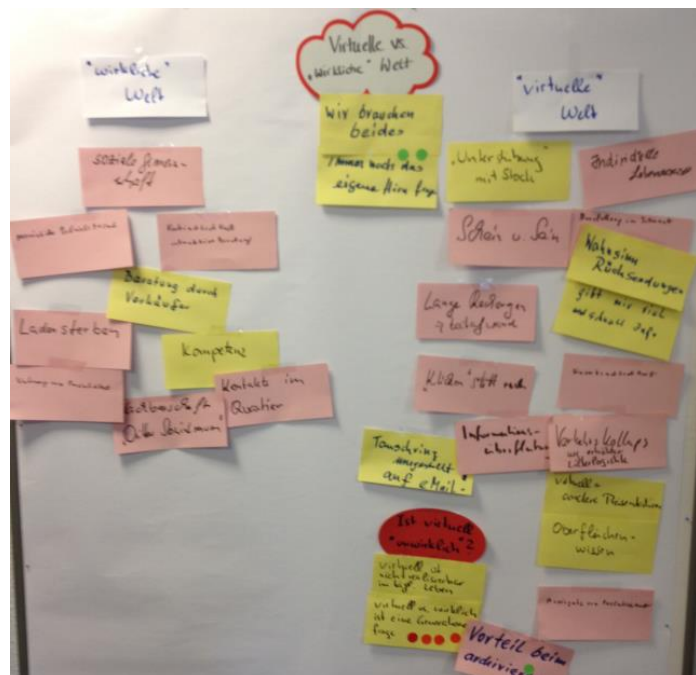
Berichterstatter Marcel Plechaty, Institut für Psychogerontologie
Dr. Frank Danzinger, FhG-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS

Beschreibung des Themas im Vorfeld des Werkstattgesprächs

Mobil und in Verbindung bleiben bedeutet nicht nur bestimmte Orte physisch zu erreichen, sondern auch zu Hause in der bzw. mit der Welt mobil sein (z. B. kommunizieren über technische Medien). Neue Formen der Kommunikation und Information („Neue Medien“) sind weiter auf dem Vormarsch und werden immer stärker im Alltag genutzt. Aber wie sicher und verlässlich sind diese neuen Informationsquellen und -technologien? Wie steht es um die Erreichbarkeit und Nutzung moderner Medien gerade für ältere Menschen? Welche Rolle spielen dabei die Kosten für Anschaffung und Nutzung der Geräte? Gibt es Nachteile durch die Nutzung von „Neuen Medien“?

Ergebnis der Kleingruppe „Virtuelle versus „wirkliche“ Welt“

Das Thema provoziert mit der Gleichsetzung von Virtualität mit Unwirklichkeit. Zugleich ist es Ausdruck des Gefühls vieler Senioren, dass mit Virtualität „Physisches“ und damit „Echtes“ – das von ihnen als Wert hoch geschätzt wird – auf der Strecke bleibt. Zusätzlich zeigen sich unterschiedlichste Positionen in Bezug auf die Themen Virtualität, Mobilität und die Kombination beider Gebiete.



Wirklich ist wertvoll?

„Wirkliche Welt“, das ist die soziale Gemeinschaft, z. B. der Kreis der Nachbarn. Soziale Gemeinschaft steht für Verbindlichkeit, Interaktivität sowie die (Erkennbarkeit von) Persönlichkeit und Kompetenz. „Wirklichkeit“ realisiert sich z. B. im Besuch und bei der persönlichen Beratung durch einen Fachhändler. Wirklichkeit bedeutet aber auch aktuelle Veränderungen in der Umwelt der SeniorInnen (anzu-)erkennen. So erfordert beispielsweise die Tatsache, dass der Laden oder das Lokal um die Ecke heute meist nicht mehr existiert, ein Mehr an Mobilität und/oder Virtualität.

Virtuell ist wertlos?

Neben der Tatsache, dass Virtualität und das Internet heute zum Alltag gehören, gibt es auch die Einsicht, dass Virtualität gänzlich neue Möglichkeiten für internetaktive Senioren bietet: Die Vereinfachungen und die Schnelligkeit bei der Suche oder bei der Archivierung von Informationen. Dennoch sehen viele SeniorInnen Schwächen bei der Informationsqualität („mehr Schein als Sein“) oder Probleme bei der Suche nach fundierten Informationen („echte Recherchen können sehr lange dauern“). Da der Wert dieser Funktionen erkannt wird, jedoch auch eine kritische Bewertung virtuellen Lebens mitschwingt, wird ein Leben „mit“ Virtualität oft sehr selektiv eingesetzt (z. B. kostenlose Mitglieder-Information in Tauschringen). Ein echtes Leben „in“ Virtualität hingegen wird nicht als wertvoll bzw. als Fehlentwicklung gedeutet („... und dann sitzen die jungen Menschen

nebeneinander und tippen auf dem Handy aber sagen nix zueinander“). Obwohl virtuelle Aktivitäten – so die SeniorInnen – oft mit „Schein“ gleich gesetzt werden, bestehen reale Effekte, die direkt in der physischen, „echten“ Welt wirken (z. B. Ladensterben oder Verkehrskollaps durch erhöhten Lieferverkehr). In diesen Bereichen entwickeln die TeilnehmerInnen im eigenen Umfeld vereinzelt Strategien, um Effekten entgegenzuwirken, die als negativ empfunden werden („dann suche ich mir das Buch im Internet und dann rufe ich bei dem Buchhändler um’s Eck an und bestelle es dort“).

Können sich die Welten sinnvoll durchdringen?

Auf die Frage ob es virtuelle Welt „und“ oder „oder“ wirkliche Welt heißen sollte, gibt es keine einfachen Antworten. Beide Welten werden als Fakt identifiziert. Zudem gehen die heutigen SeniorInnen davon aus, dass der gegenwärtig oft existierende Widerspruch zwischen beiden Welten für zukünftige Generationen nicht mehr relevant sein wird. In vielen Bereichen sehen sich die SeniorInnen jedoch bereits heute mit dem Zwang konfrontiert, sich aktiv auf virtuelle Welten einlassen zu müssen und ein höheres Maß an Mobilität zu leben (z. B. aufgrund regionaler Verteilung von Familienmitgliedern). Um „in Verbindung bleiben“ zu können, ist persönlicher Kontakt und die Fähigkeit selbst initiativ bleiben zu können zentral für die SeniorInnen. „Mobilität“ ist hierfür ein sehr wichtiger Einflussfaktor und ermöglicht es, in Kontakt zu bleiben. Um diese Verbindung so lange wie möglich aufrecht erhalten zu können, sind technische Maßnahmen (Internet, Telefon) wichtig und selbstverständlich – bedeutungsvoller aber ist (insbesondere für SeniorInnen mit Mobilitätseinschränkungen) die Rolle anderer Mitmenschen, die als „Kümmerer“ bezeichnet werden. Mobilität und Verbindung werden jedoch auch für viele SeniorInnen ohne Beeinträchtigung beispielsweise nachts oder im öffentlichen Nahverkehr erschwert, da das Bedürfnis nach Sicherheit oder die Verständlichkeit und Einfachheit des Tarif- oder Automaten-systems oft nicht erfüllt wird.

Wie sähen Lösungsansätze aus?

Die Frage nach Lösungsansätzen und Ideen, wie für die heutige SeniorInnen-Generation aus dem Gegensatz der virtuellen und wirklichen Welt ein wertvolles Miteinander des Lebens in beiden Welten werden kann, ergibt Entwicklungspfade in den Bereichen der (1) SeniorInnen selbst, der (2) Infrastrukturentwicklung und der (3) Produkt- und Dienstleistungsentwicklung.

- (1) SeniorInnen selbst müssen persönlich bereit sein, den Einstieg in die virtuelle Welt zu wagen – zumindest der Metropolregion Nürnberg wurde im Bereich der Einstiegsangebote kein Angebotsmangel bescheinigt. Zugleich haben Familie, Freunde oder Nachbarn eine wichtige Bedeutung – sie können und müssen als Kümmerer und Verbindungsglied eine wesentliche Rolle im Bereich Teilhabe einnehmen.
- (2) Regionale infrastrukturelle Unterschiede begründen Hindernisse insbesondere für SeniorInnen. Hierzu zählen u. a. nur gering verfügbare Angebote im ländlichen Raum, ungünstige ÖPNV-Anbindungen und regionale Systemunterschiede (z. B. bei Fahrkartenautomaten). Zudem wird die Ausschöpfung der Möglichkeit der Online-Offline-Kombination im Bereich Demokratie vor Ort als zu gering angesehen.
- (3) In der Produkt- und Dienstleistungsentwicklung [inklusive der (Weiter-)Entwicklung der Medien selbst] steht die zentrale Forderung des „es muss einfach sein“. Hierzu ist es nötig einerseits verfügbare Angebote für eine Nutzbarkeit ohne Vorwissen zu gestalten und andererseits langlebiges Know-how bei öffentlichen Online- und Offline-Angeboten einzubeziehen (z. B. im ÖPNV). Zugleich wird vorgeschlagen, dass manche Lösungen gegebenenfalls sogar ohne Technik möglich sind (z. B. durch Kümmerer) und dass SeniorInnen als Ideengeber und Bewahrer wertvolle Beiträge zur Entwicklung neuer Angebote geben können. Um eine Teilhabe bei derartigen Entwicklungsprozessen sicherzustellen, ist es erforderlich, entsprechende Formate (z. B. Anlaufstellen, Botschafter) für den Einbezug von SeniorInnen zu öffnen und gezielt zu schaffen.

6. Individuelle Priorisierung durch die Teilnehmer

Zum Abschluss der Veranstaltung hatte jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer die Möglichkeit, fünf Klebepunkte auf die Themen und Fragen aller erarbeiteten Poster zu setzen, die aus persönlicher Sicht eine besonderer Priorität hatten. Die Tabelle stellt die ausgewählten Themen in absteigender Reihenfolge der Gesamtpunktzahl (GPZ) dar.

GPZ	Themen	For- scher	Sen- ioren	Poster
11	Wie können alterslose Angebote, die für alle Generationen interessant sind, geschaffen werden / informelle Angebote?	5	6	Forschungsfragen
9	Wie können individuelle Bedürfnisse bei der Konstruktion / Konzeption von Technik eingebracht / berücksichtigt werden (modular)? → übertragbare methodische Herangehensweise	5	4	Forschungsfragen
8	Welche Potenziale bieten bereits vorhandene Technologien / Dienstleistungen die noch nicht erschlossen wurden?	4	4	Forschungsfragen
7	Online & offline; es braucht „Kümmerer“ und „Mensch	4	3	Kleingruppen
4	Wie kann Wissen erhalten und weitergegeben werden an andere Generationen? (Fürsorge, Verantwortung, soziale Teilhabe)	2	2	Forschungsfragen
4	Von der Idee zum Produkt durchgängige Einbindung der „Betroffenen“	1	3	Forschungsfragen
4	Soziale Kontakte, Freunde	2	2	Kleingruppen
4	Virtuell vs. wirklich ist eine Generationenfrage	4	0	Kleingruppen
3	Zugänge zu „Nicht-Zugänglichen“ schaffen	2	1	Forschungsfragen
3	Möglichkeit für mehr Demokratie vor Ort suchen	1	2	Kleingruppen
2	Wie können Zielgruppen innerhalb der heterogenen Gruppe der Älteren definiert werden? (jenseits der Chronologie)	1	1	Forschungsfragen
2	Wie können neue Modelle für die Koordination des Ehrenamtes aussehen? Ehrenamt 2.0	0	2	Forschungsfragen
2	Wie können wissenschaftliche Erkenntnisse zum subjektiven Sicherheitsgefühl im ÖPNV (Hemmnis + Mobilität) in die Praxis übertragen werden?	1	1	Forschungsfragen
2	Austausch zwischen den Generationen	1	1	Kleingruppen
2	Anerkennungskultur für Senioren im Ehrenamt	1	1	Kleingruppen
2	Anpassend es Anspruchs an eigene „Aktivität“	1	1	Kleingruppen

GPZ	Themen	For- scher	Sen- ioren	Poster
2	Öffentlicher Nahverkehr, Zeittakt	0	2	Kleingruppen
2	Bezahlbarkeit	0	2	Kleingruppen
2	Bedienung/Automat	0	2	Kleingruppen
2	Immer noch das eigene Hirn fragen	0	2	Kleingruppen
2	Neue Beziehungen stiften	2	0	Strukturlegetechnik
2	Barrierefreier Raum für Alle	1	1	Strukturlegetechnik
2	Gap zwischen Arm und Reich	0	2	Strukturlegetechnik
2	Landflucht	1	1	Strukturlegetechnik
2	Flexible ÖPNV-Angebote	0	2	Strukturlegetechnik
1	Lebensqualität	0	1	Kleingruppen
1	Tanzgruppe	0	1	Kleingruppen
1	Hilfe nicht annehmen können	0	1	Kleingruppen
1	Aktive Nachbarschaft	0	1	Kleingruppen
1	Barrierefreiheit des Wohnumfeldes	0	1	Kleingruppen
1	Besuchsdienst für allein lebende, nicht mobile Erwachsene	0	1	Kleingruppen
1	Roller mit Trittbrett beidseitig	0	1	Kleingruppen
1	Sportprogramme + kognitives Training über Computer	1	0	Kleingruppen
1	Qualität	0	1	Kleingruppen
1	Radwege, Gehwege-Sicherheit	0	1	Kleingruppen
1	Bezahlbarkeit	0	1	Kleingruppen
1	Subjektive Sicherheit (Barrieren reduzieren)	1	0	Kleingruppen
1	Bezahlbarkeit wird problematisch durch prekäre Beschäftigung, geringe Rente	0	1	Kleingruppen
1	Abendstunden (Theater)	0	1	Kleingruppen
1	Anlaufstellen einfordern	0	1	Kleingruppen
1	Car(d) Sharing	0	1	Kleingruppen
1	Sicherheit	0	1	Kleingruppen
1	Gegenseitige Achtsamkeit im Verkehr: rad-Verkehr	0	1	Kleingruppen
1	Unfallschwerpunkte – Stercken abfahren	0	1	Kleingruppen
1	Versorgung kommt nach Hause	0	1	Kleingruppen
1	Barrierefreiheit	1	0	Kleingruppen
1	Fahrdienste (Land)-Nahversorgung	0	1	Kleingruppen
1	Vorteil beim Archivieren	0	1	Kleingruppen
1	Initiativ bleiben/Erreichbarkeit	0	1	Kleingruppen
1	Neuer Zugang zu Generationen	0	1	Strukturlegetechnik
1	Mehr Empathie	0	1	Strukturlegetechnik
1	Barrierefreie Mobilitätsketten	0	1	Strukturlegetechnik

GPZ	Themen	For- scher	Sen- ioren	Poster
1	Informelle Treffpunkte	0	1	Strukturlegetechnik
1	Wissenstransfer der Generationen	0	1	Strukturlegetechnik
1	Gefühlte Sicherheit verbessern-Beleuchtung	0	1	Strukturlegetechnik
1	Kontraste Stadt/Land	1	0	Strukturlegetechnik
1	Neue Formen des Zusammen-lebens	0	1	Strukturlegetechnik
1	Miteinander der Generationen	0	1	Strukturlegetechnik
1	Ausbildung für Ehrenamt	0	1	Strukturlegetechnik
1	Technik ist Mittel nicht Zweck	1	0	Strukturlegetechnik
1	Wie kann die Individualisierung von Schnittstellen nutzergerecht gestaltet werden? (Hülle alt - Inhalt neu, Telefon mit Wählscheibe und neuer Technik)	1	0	Forschungsfragen