

Ziel des Berliner Seniorenmitwirkungsgesetzes ist es,

- die aktive Beteiligung der Berliner Senior\*innen am sozialen, kulturellen, gesellschaftlichen und politischen Leben zu fördern,
- die Erfahrungen und Fähigkeiten zu nutzen,
- die Beziehungen zwischen den Generationen zu verbessern,
- die Solidargemeinschaft weiterzuentwickeln sowie
- den Prozess des Älterwerdens in Würde und ohne Diskriminierung unter aktiver Eigenbeteiligung der Berliner Senior\*innen zu gewährleisten.

All dies bedingt: MOBILITÄT.

Zudem ist Mobilitätsförderung Gesundheitsförderung und damit mehr als Verkehr.

Dennoch kann ein Mobilitätsgesetz dazu beitragen, die Lebensqualität in Berlin zu verbessern. Aufgabe eines Mobilitätsgesetzes, das den Verkehr in den Mittelpunkt stellt, muss es sein, das

**Miteinander aller Beteiligten unabhängig von ihrer Fortbewegungsart abgestimmt zu fördern**, das Gegeneinander zu verhindern sowie durch Barrierefreiheit allen Bewohner\*innen und Besucher\*innen der Bundeshauptstadt die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in einer gesunden Umwelt zu ermöglichen. Der Entwurf des Mobilitätsgesetzes postuliert einen **Umweltverbund**, zu dem **Fußverkehr, Radverkehr** und **ÖPNV** gezählt werden, und dem Vorrang vor anderen Verkehrsarten eingeräumt wird. Ein Mobilitätsgesetz wird vom Landesseniorenbeirat Berlin insbesondere vor der gegenwärtig mangelnden Durchsetzung der Regeln der Straßenverkehrsordnung im Land Berlin skeptisch in Frage gestellt. Mit der Verabschiedung müssen die Verantwortlichkeiten für die fachgerechte Umsetzung der neuen Ziele, Prioritäten und Standards, die das Mobilitätsgesetz mit all seinen verschiedenen Teilen definieren will, transparent und abrechenbar geregelt sein. Es müssen Indikatoren veröffentlicht werden, um die Wirkung des Gesetzes messen zu können. **Ziel muss sein, die Verkehrsteilnehmenden künftig nicht gegeneinander auszuspielen und somit Verkehrsarten und alle Verkehrsteilnehmer\*innen gleichberechtigt zu berücksichtigen, insbesondere dass mit Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes in den ersten drei Teilen jederzeit die Belange der Schwächsten (Fußverkehr und da Behinderte, Kinder und Senior\*innen) umfassend und ausgewogen Berücksichtigung finden.** Daher kritisiert der Landesseniorenbeirat Berlin, dass das Mobilitätsgesetz in Teilen nach und nach entsteht, statt den Privat- und Wirtschaftsverkehr parallel und im Dialog mit allen Beteiligten zu erarbeiten. **Die Verkehrssysteme sind nicht nur stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich auszugestalten, sondern vor allem sicherer und inklusiver.** Das verlangt ressortübergreifendes Verwaltungshandeln in enger Abstimmung mit den Bezirken.

Acht Beispiele, die im Zusammenhang mit dem Thema Mobilität im Landesseniorenbeirat Berlin immer wieder mit Veränderungsbedarf diskutiert werden, sind:

1. Unterschiedlichkeit von „Großstadtgebieten“ und „Dörfern in der Stadt“ beachten,
2. Sitzplätze im ÖPNV in Griffstangennähe auch für Altersschwache und nicht nur für Schwerbehinderte vorhalten (siehe Infohinweise Großbritannien),
3. im ÖPNV Reparaturfrist für defekte Aufzüge und Rolltreppen verbindlich definieren,
4. Barrieren umgehend ab- statt bis 2025 neue aufbauen, z. B. durch geplante Maßnahmen beim Radverkehr,
5. breite Information über Mobilitätshilfen und einfache Kommunikationsstrukturen – eine Telefonnummer für alle Angebote,
6. mehr bewegungsfördernde Aktivplätze schaffen und erhalten sowie mit kostenfreien öffentlichen Toiletten ausstatten,
7. Parkmöglichkeiten für ambulante Pflegedienste schaffen (z. B. durch Sonderparkzonen zu bestimmten Zeiten), d. h. auch: ambulante Pflege nicht dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen.
8. Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden über verkehrsrelevante Wahrnehmungsveränderungen im Prozess des Älterwerdens von Jung bis Alt und über die Auswirkungen von Medikamenten auf das Verkehrsverhalten, d. h. Verkehrsartenübergreifende Angebote der Verkehrsschulen für alle Generationen schaffen.