

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

„Senioren als Radfahrer“

**Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf**

**vorgelegt von
Svenja Duchcik, KA´in, Kurs P08/04
Duisburg, Juli 2010**

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	3
2. RADFAHRER ALLGEMEIN	4
3. SENIOREN ALS RADFAHRER	5
3.1 MÖGLICHE GRÜNDE, WARUM DIESE ZIELGRUPPE GEFÄHRDET IST	8
3.2 SICHERE KLEIDUNG	10
3.3 WARUM HELMPFLICHT WICHTIG SEIN KÖNNTE	11
4. BEDEUTUNG DER PRÄVENTIVEN VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	13
4.1 GESPRÄCH MIT EINEM VERKEHRSSICHERHEITSBERATER DES PP ESSEN.....	14
4.2 VORTRÄGE	15
4.3 RADFAHRKURSE FÜR ÄLTERE AKTIVE MENSCHEN	16
5. FAZIT	18
6. LITERATURVERZEICHNIS	20
INTERNETQUELLEN	21
SKRIPTE	21
ZEITSCHRIFTEN.....	21
GESETZE	22
ERLASSE	22

1. Einleitung

„Jeder sechste Verkehrsteilnehmer ist heute bereits älter als 65 Jahre. Eine weitere Zunahme der aktiven Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr ist durch den Anstieg der Lebenserwartung vorhersehbar. Mobilität wird in dieser Altersgruppe im hohen Maße als Lebensqualität empfunden.“¹

Die Altersstruktur in Deutschland verändert sich erheblich. In Anbetracht des demographischen Wandels ist davon auszugehen, dass sich die Altersstruktur der deutschen Bevölkerung erheblich nach oben verlagern wird.

Laut einer Studie der Zeitschrift GEO soll die Zahl der Senioren innerhalb von 29 Jahren, gemessen an dem Zeitraum von 1991 bis 2020, von 20,4 Prozent bis auf 28,6 Prozent ansteigen.²

In der vorliegenden Arbeit wird sich die Verfasserin mit dem Thema „Senioren als Radfahrer im Straßenverkehr“ befassen. Hier wird sie erläutern, warum präventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen gerade für diese Zielgruppe als sehr wichtig zu erachten sind. Zunächst wird sie sich mit den Radfahrern im Allgemeinen und anschließend mit den Senioren als Radfahrer beschäftigen. Weiterhin wird sie darlegen, warum gerade diese Zielgruppe im Straßenverkehr besonders gefährdet sein könnte. Desweiteren wird die Verfasserin auf eine sichere Bekleidung eingehen. Hierzu zählt unter anderem auch der Fahrradhelm, dem in dieser Arbeit besondere Bedeutung beigemessen wird. Zuletzt wird die Verfasserin auf Gespräche mit einem Verkehrssicherheitsberater des PP Essen eingehen und über Veranstaltungen und Radfahrtrainings für Senioren berichten.

Bei den genannten Seniorinnen und Senioren handelt es sich aufgrund einer unabdingbaren unfallstatistischen Zuordnung um Menschen ab einem Alter von 65+.³

¹ IM NRW/IAF NRW/BZ Neuss Januar 2004, Verkehrsaufklärung für Seniorinnen und Senioren, Kapitel VIII, Seite 1

² <http://www.geo.de/GEO/kultur/gesellschaft/2235.html?p=2>, 22.06.2010, 23:07 Uhr

³ vgl. RdErl. d. Innenministeriums – 41-61.02.01-3-v. 19.10.2009 (MBI. NRW. S. 502), Verkehrssicherheit der Polizei NRW, Fa-Ha-Bu 8-41-5 La, Seite 1

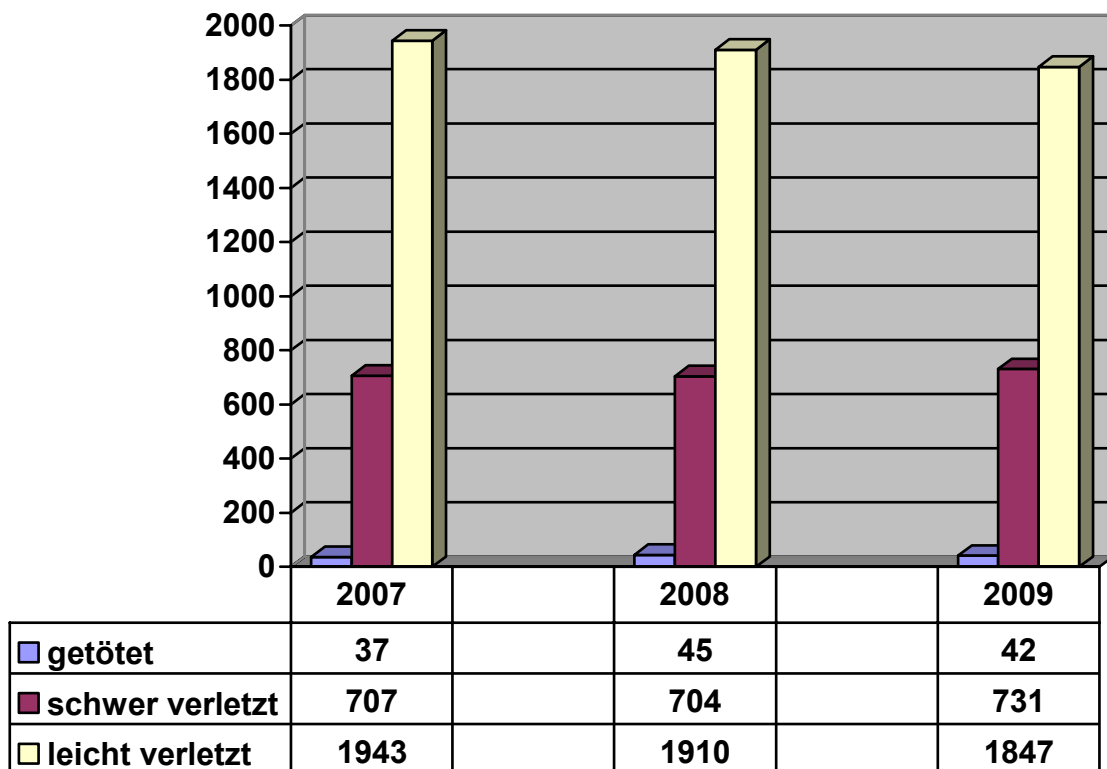
2. Radfahrer allgemein

Das Fahrrad hat in den letzten Jahren als Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung zugenommen und wird von nahezu jeder Altersgruppe genutzt. Gründe dafür könnten unter anderem die Wirtschaftlichkeit dieses Verkehrsmittels, sowie der Aspekt der körperlichen Gesunderhaltung sein.

Aufgrund vieler neu angelegter Fahrradstrecken in den Städten, ist das Radfahren für die Menschen angenehmer geworden. Dennoch bleibt es nicht immer aus, dass auch Kreuzungen überquert oder an Hauptverkehrsstraßen gefahren werden muss, um die geplanten Ziele wie z.B. die Arbeitsstelle oder Lebensmittelgeschäfte zu erreichen.

Mit der zunehmenden Nutzung des Fahrrades steigen jedoch auch die Unfallzahlen der verunglückten Radfahrer an.

Im Land NRW verunglückten Im Jahr 2007 insgesamt 2687 Radfahrer. Im Jahr 2008 sank die Zahl nur minimal auf 2659 verunglückte. 2009 lag die Zahl der verunglückten Radfahrer bei 2620.



Die verunglückten Radfahrer werden nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz in drei Kategorien aufgeteilt. Unterschieden wird dabei nach getötete, schwer oder leicht verletzte Radfahrer.

Unter die Kategorie der getöteten Radfahrer fallen alle Personen, die innerhalb von 30 Tagen nach den Unfallfolgen verstorben sind. Schwerverletzt ist, wer sich mindestens 24 Stunden in stationäre Behandlung begeben muss. Leicht verletzte Radfahrer sind Personen, die bei einem Unfall einen körperlichen- oder seelischen Schaden, z.B. einen leichten Schock, erlitten haben. Die Verletzung muss nicht unbedingt ersichtlich sein. Hier reicht es aus, wenn sich die betreffende Person nach dem Verkehrsunfall unwohl fühlt. Eine ärztliche Versorgung ist für diese Kategorisierung nicht notwendig.⁴

3. Senioren als Radfahrer

„Ältere Menschen sind heutzutage wesentlich aktiver als beispielsweise noch vor 10 Jahren. Insbesondere das Fahrrad hat für die Fortbewegung einen hohen Stellenwert erlangt. Bei der Verkehrsmittelwahl bleibt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis zum Alter von 80 Jahren nahezu konstant (Steffens et al., 1999).“⁵

Das Fahrradfahren im öffentlichen Straßenverkehr birgt jedoch gerade für ältere Menschen ein hohes Risiko, da die städtebaulichen Maßnahmen nicht immer optimal auf Senioren als Radfahrer ausgerichtet sind.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass die Gefahr des Unfallrisikos im Straßenverkehr mit zunehmendem Alter ansteigt. Ab dem 70. Lebensjahr ist es doppelt so gefährlich mit dem Fahrrad zu fahren, ab dem 75. Lebensjahr sogar neunmal gefährlicher als bei den 40 bis 64jährigen. Die Veränderung der psychischen und physischen Leistungsfähigkeit spielt hierbei eine große Rolle.⁶

⁴ Vgl. Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz, §2 Abs. 3 u. 4, Fa-Ha-Bu 8-40 Bu, Seite 1

⁵ Gerlach u.a., Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation Band 2, Köln, 2007, Seite 55

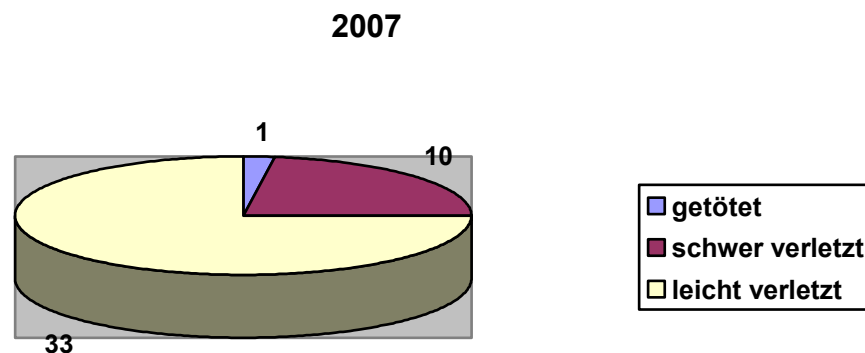
⁶ Vgl. Zeitschrift ZVS 04/09 (Zeitschrift für Verkehrssicherheit)

„Jährlich ereignen sich knapp 7.000 Unfälle, bei denen Radfahrer im Alter von über 65 Jahren beteiligt sind. Fast jeder dritte getötete Radfahrer ist über 65 Jahren alt (...).“⁷

Im weiteren Verlauf der Seminararbeit befasst sich die Verfasserin mit der konkreten Verkehrssicherheitsarbeit des PP Essen. Daher beziehen sich die folgenden statistischen Unfallzahlen der Senioren auf das Gebiet der Städte Essen und Mülheim. Die Statistiken werden durch das Verkehrskommissariat 11 des PP Essen erstellt und geführt.

Im Jahr 2007 verunglückten insgesamt 44 Senioren mit dem Fahrrad. 33 verunglückte waren männlich, 11 weiblich.

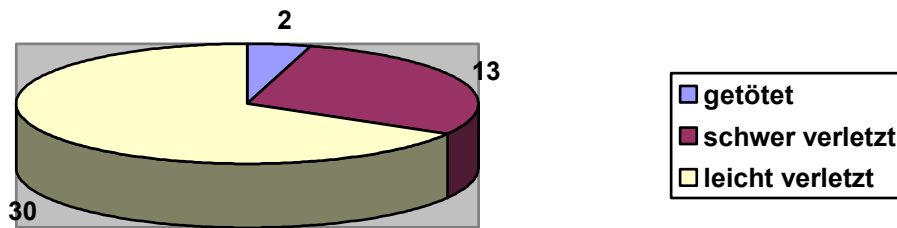
Ein Radfahrer wurde 2007 getötet, 10 Senioren wurden schwer verletzt und 33 Senioren erlitten leichte Verletzungen.



2008 verunglückten insgesamt 45 Senioren mit dem Fahrrad. 35 Personen waren männlich, 10 weiblich. Getötet wurden zwei Radfahrer, schwer verletzt wurden 13 und 30 Radfahrer wurden leicht verletzt.

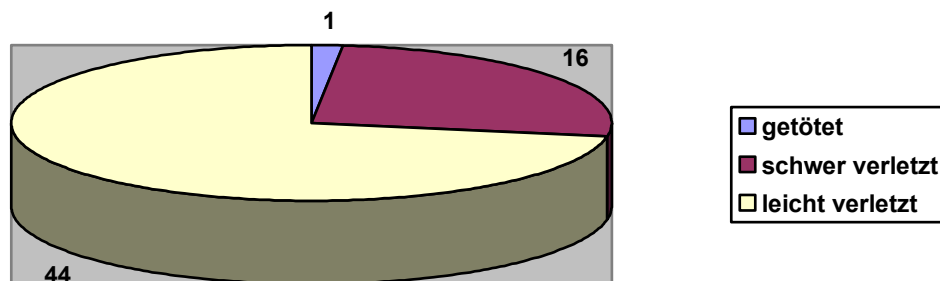
⁷ Bouraue, Dr. Rita, Fit bleiben im Straßenverkehr, Lübeck, 2000, Seite 72

2008



Im Jahr 2009 verunglückten insgesamt 61 Senioren mit dem Fahrrad. 38 Fahrradfahrer waren männlich, 23 weiblich. Ein Radfahrer wurde getötet, 16 wurden schwer und 44 leicht verletzt.

2009



Die häufigsten Hauptunfallursachen waren u. a. auf Fehler beim Abbiegen/Wenden und der Missachtung von Vorrang/Vorfahrt zurückzuführen, wobei die Senioren nicht in allen Fällen die Ursache für den Unfall gesetzt haben.⁸

⁸ Vgl. Statistik des PP Essen, verunglückte Senioren, Tabelle 2007 - 2009

3.1 Mögliche Gründe, warum diese Zielgruppe gefährdet ist

Gerade ältere Menschen, die längere Zeit nicht mehr aktiv das Fahrrad als Fortbewegungsmittel benutzt haben, sind bei einer neuerlichen Verkehrsteilnahme im öffentlichen Verkehr sehr unsicher. In der heutigen schnelllebigen Zeit, finden sie sich schwer zurecht. Gerade der erhöhte Anteil von Fahrzeugen auf den öffentlichen Straßen, sowie das dynamische Verkehrsgeschehen stellen für sie einen enormen Stressfaktor und eine erhöhte Belastung dar.

Der Aspekt der körperlichen Fitness ist für Radfahrer von erheblicher Bedeutung. Das Steuern und Lenken eines Fahrrades erfordert eine gute körperliche Konstitution. Senioren können dieser Anforderung oftmals nicht entsprechen. Naturgemäß schwinden im Alter die körperlichen Kräfte. Die Koordinationsfähigkeit lässt nach, die allgemeine Motorik wird durch körperliche Beschwerden eingeschränkt. Komplexe Verkehrssituationen, wie z. B. das Queren einer vielbefahrenen Kreuzung, stellen daher eine Gefahrenquelle für viele Senioren dar.

„Eine Verkehrssituation wahrnehmen, sie richtig erkennen und angemessen darauf zu reagieren, das ist im Straßenverkehr überlebenswichtig! Rund 90 Prozent aller Sinneseindrücke werden mit den Augen aufgenommen, ganz gleich, ob Autofahrer, Zweiradfahrer oder Fußgänger.“⁹

Mit dem Älterwerden verschlechtert sich unter anderem die Sehkraft der Menschen. Der Blickwinkel und die Wahrnehmung werden durch ein kleiner werdendes Gesichtsfeld eingeschränkt.¹⁰

Die Blendeempfindlichkeit der Augen wird mit zunehmendem Alter stärker, was dazu führt, dass sie bei Dunkelheit mehr Zeit benötigen, um sich von hell auf dunkel umzustellen. Ein weiteres Problem stellt das schlechter werdende Gehör dar. Das Ohr ist zum Einen das Organ für den Gleichgewichtssinn. Zum anderen dient es dem Menschen als Informationsquelle, um zum Beispiel herannahende Pkw oder das Martinshorn von Rettungs- oder Polizeifahrzeugen wahrzunehmen.

Ein weiterer Faktor ist die Einnahme von Medikamenten. Sie können das Reaktionsvermögen der Senioren beeinträchtigen, was im öffentlichen Straßenverkehr

⁹ Bourauel, Dr. Rita, Fit bleiben im Straßenverkehr, Lübeck, 2000, Seite 22

¹⁰ vgl. Bourauel, Dr. Rita, Fit bleiben im Straßenverkehr, Lübeck, 2000, Seite 22ff

sehr gefährlich für den Betreffenden werden kann. Oftmals sind die Wechselwirkungen bei der Einnahme verschiedener Medikamente nicht bekannt oder werden unterschätzt. Genauso wie die Nebenwirkungen mit alkoholischen Getränken.

Die allgemeine Teilnahme am Straßenverkehr kann durch die angeführten Gegebenheiten deutlich erschwert werden. Die Abstände zwischen Bordsteinkante und den fahrenden Pkw, deren Geschwindigkeit oder auch die Größe der Kreuzung können unter Umständen nicht mehr richtig eingeschätzt werden. Weitere Schwierigkeiten können bei Abbiegevorgängen entstehen, vor allem beim Linksabbiegen. Der Kopf oder Oberkörper wird in die beabsichtigte Fahrtrichtung gelenkt, um zu sehen, ob sich ein Fahrzeug in der Nähe befindet und gleichzeitig wird ein Handzeichen für die Richtungsänderung gegeben. Dies führt zu Stabilitätsverlust. Folge davon ist oftmals dass Schlenker gefahren werden oder dass das Fahrrad erheblich wackelt und den Radfahrer somit aus dem Gleichgewicht bringt.¹¹

Das subjektive Empfinden der Senioren ist jedoch oftmals gegenteilig zu den genannten risikosteigernden Aspekten. Sie fühlen sich teilweise noch sehr sicher auf dem Fahrrad und wollen nicht wahrhaben, dass sich ihre körperliche Verfassung zum Nachteil verändert hat.

Hinzu kommt, dass es an vielen Hauptverkehrsstraßen keine Fahrradwege gibt, oder diese oftmals sehr schmal sind und teilweise durch parkende Pkw zweckentfremdet sind. Gerade für ältere Menschen wird das Radfahren in diesen Bereichen wesentlich riskanter. Dies könnte für die Seniorinnen und Senioren bedeuten, dass ihr Lebensgefühl, aktiv am Straßenverkehr teilzunehmen, zunehmend eingeschränkt wird. Die Folge könnte sein, dass sie in Bezug auf das Radfahren erheblich unsicherer werden oder es sogar ganz aufgeben, um sich dem Gefühl der Angst im Straßenverkehr nicht aussetzen zu müssen.¹²

Verbunden mit dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen entstand das Phänomen, dass Aggression und Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr deutlich zunahm. Das vermeintliche „Recht des Stärkeren“ erhielt Einzug im öffentlichen Verkehrsraum.

¹¹ vgl. Flade, Limbourg, Schlag (Hrsg.), *Mobilität älterer Menschen*, Opladen 2001, Seite 42

¹² Stiebing, Gerhard, *Verkehrsmanagement der Polizei*, Hagen, März 2006, Seite 392ff

Rücksichtnahme gerade in Bezug auf ältere Menschen ist für viele junge und auch erwachsene Verkehrsteilnehmer oftmals ein Fremdwort.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurde in den 80er Jahren der § 3 Absatz 2a in der Straßenverkehrsordnung (STVO) aufgenommen. Demnach müssen sich die Fahrzeugführer „gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“¹³

„Die Verkehrswirklichkeit zeigt jedoch immer wieder, dass Leistungsmaßstäbe und informelle Regeln von Stärkeren gesetzt werden, sodass sich altersbedingte Leistungseinschränkungen in ihren verkehrsrelevanten Auswirkungen noch verschärfen.“¹⁴

3.2 Sichere Kleidung

Die Seniorinnen und Senioren fahren oftmals in der alltäglichen Kleidung auf dem Fahrrad. Zu bestimmten Tageszeiten oder Witterungsverhältnissen ist diese Bekleidung aber ungeeignet. Sie besitzt keine reflektierenden Eigenschaften, welche die Radfahrer schon von weiten erkennen lassen. Dies führt dazu, dass sie u. a. beim Abbiegen oder Vorbeifahren erst spät oder überhaupt nicht von den anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden.

Es ist daher wichtig die Seniorinnen und Senioren darauf aufmerksam zu machen, dass dieser Umstand durch einfache und kostengünstige Modifikationen behoben werden kann. Ein bewährtes Mittel ist zum Beispiel das anbringen von reflektierenden Klettstreifen an Hosenbeinen und Armen, sowie das Tragen von Leuchtwesten. Grundsätzlich gilt aber auch, dass helle Kleidung stets dunkler Kleidung vorgezogen werden sollte.

¹³ Straßenverkehrsordnung, Fachhandbuch Abschnitt 8-2 BU, §3(2a) StVO, Seite 3

¹⁴ Flade, Limbourg, Schlag (Hrsg.), Mobilität älterer Menschen, Opladen 2001, Seite 41

3.3 Warum Helmpflicht wichtig sein könnte

Zur sicheren Bekleidung eines Radfahrers gehört auch der Fahrradhelm. Zum einen wird der Radfahrer durch die Reflektoren an den Helmen sichtbarer für die Fahrzeugführer und zum anderen kann der Helm vor allem bei einem Sturz mit dem Fahrrad oder einer Kollision mit einem anderen Fahrzeug das Leben schützen.

„Keine Knautschzone, kein Gurt und kein Airbag schützen ihn: Allein der Schutzhelm kann den Kopf des Radlers bei einem Sturz oder schweren Zusammenprall vor lebensbedrohlichen Verletzungen bewahren.“¹⁵

Im Allgemeinen besteht für den Radfahrer in Deutschland bislang keine Helmpflicht. Lediglich einige Gerichtsurteile weisen darauf hin, dass Radfahrer, die z. B. den Rennradsport im öffentlichen Verkehrsraum ausüben, bei einem Verkehrsunfall ein Mitverschulden eingeräumt bekommen, wenn diese fahrlässigerweise keinen Helm aufgesetzt haben. In Gesetzen ist dieses jedoch nicht fest verankert.

„Wer mit seinem Rennrad seinen Freizeitsport auf öffentlichen Straßen ausübt, muss grundsätzlich einen Schutzhelm tragen. Anderenfalls, so hat nun das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden (AZ.: I-1 U 182/06), trifft ihn im Falle einer Kopfverletzung ein Mitverschulden, das seinen Schadensersatzanspruch mindern oder ausschließen kann.“¹⁶

Der oben genannte Fall betraf einen 67 Jahre alten Freizeitradler, der im Sommer 2005 am Niederrhein mit seinem Rennrad zu Fall geraten war. Nachdem er nach eine unübersichtliche Rechtskurve passierte, befand sich unmittelbar vor ihm ein Traktor mit breitem Heuwender. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, musste er eine Vollbremsung einleiten. Dabei rutschte sein Hinterrad weg und der Senior stürzte zu Boden. Infolge dessen erlitt der Mann schwere Kopfverletzungen, u.a. ein schweres Schädel-Hirn-Trauma, sowie eine Schädel- und Mittelgesichtsfraktur. Der 67 jährige trug in dem Fall Rennkleidung, aber keinem Schutzhelm.¹⁷

¹⁵ [HTTP://WWW.TEST.DE/THEMEN/FREIZEIT-REISE/TEST/FAHRRADHELME-FUER-KINDER-UND-ERWACHSENE-GUTER-SCHUTZ-FUER-WENIG-GELD-1246743-2246743/](http://www.test.de/themen/freizeit-reise/test/fahrradhelme-fuer-kinder-und-erwachsene-guter-schutz-fuer-wenig-geld-1246743-2246743/)
03.04.2010, 21:48 UHR

¹⁶ <http://www.sueddeutsche.de/automobil/453/332310/text/>, 03.04.2010, 21:34

¹⁷ Vgl. <http://www.sueddeutsche.de/automobil/453/332310/text/>, 03.04.2010, 21:34

Es scheint, dass sich das Tragen eines Fahrradhelmes für viele Radfahrer noch nicht etabliert hat. Obwohl die Folgen hinreichend bekannt sind, wird dennoch weitgehend auf den Helm verzichtet. Die hohe Anzahl der Kopfverletzungen bei vielen Unfallopfern, sollte die Radfahrer eigentlich sensibilisiert haben.

„Bei einem Unfall im Straßenverkehr erleiden 86 Prozent der Fahrradfahrer Kopfverletzungen. Der Kopf eines Erwachsenen fällt bei einem Sturz vom Rad aus rund zwei Metern Höhe in Richtung Boden. Ein Sturz auf den Kopf kann im günstigsten Fall eine Gehirnerschütterung, im ungünstigsten Fall ein Schädel-Hirn-Trauma oder sogar einen Schädelbruch zur Folge haben.“¹⁸

Die Zahlen der Unfallopfer, die im Straßenverkehr ein Schädel-Hirn-Trauma (SHT) erleiden, liegen etwa bei 60%.¹⁹

Oftmals erleiden die Verkehrsunfallopfer ein schweres Schädel-Hirn-Trauma bei einem Aufprall auf die Motorhaube eines Pkw, oder beim Sturz auf den Asphalt. Dies kann letztendlich dazu führen, dass die Gehirnsubstanz und die Blutgefäße schwer beschädigt werden. Je nach betroffener Region kann es langanhaltende Störungen der Gehirnfunktion als Folge nach sich ziehen.

„Ein schweres Schädel-Hirn-Trauma ist immer mit einer langen Bewusstlosigkeit verbunden, aus der der Betroffene am Unfallort meist nicht mehr erwacht. (...) Lähmungen, Ausfälle von Sinnesorganen und epileptische Anfälle, vor allem aber Veränderungen der Persönlichkeit sind mögliche Folgen eines schweren Schädel-Hirn-Traumas. (...) Manche Betroffene verfallen in ein unter Umständen jahrelang anhaltendes Koma.“²⁰

Gerade für ältere Menschen, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, ist daher das Tragen eines Fahrradhelmes außerordentlich wichtig, und möglicherweise Lebensrettend.

¹⁸ Bourauel, Dr. Rita, Fit bleiben im Straßenverkehr, Lübeck, 2000, Seite 79

¹⁹ Vgl. Gorgaß, Ahnefeld, Rossi, Rettungsassistent und Sanitäter, Springer Verlag, 1999, Seite 372

²⁰ <http://www.apotheken-umschau.de/Gehirn/Schweres-Schaedel-Hirn-Trauma-A050829ANONI012975.html>, 10.04.2010, 15:57

4. Bedeutung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit

„Der Auftrag zur Verkehrssicherheitsarbeit lässt sich unmittelbar aus den Artikeln 1 und 2 des Grundgesetzes (Verfassungsauftrag) ableiten. Unter der Würde des Menschen ist der Schutz vor Tod, Verletzung, Sach- und Umweltschäden zu subsumieren.“²¹

Die Teilnahme am Straßenverkehr birgt stets das Risiko in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden. Die Folgen reichen von leichten Sachschäden, bis hin zu schweren körperlichen Verletzungen und sogar dem Unfalltod.

„Ziel einer qualifizierten Verkehrsunfallbekämpfung muss es von daher vor allem sein, durch eigenes Tätigwerden und die Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit die Unfallgefahren und –folgen zu minimieren (Verbesserung der objektiven Sicherheitskriterien) und die Sicherheitsbedürfnisse der Bürger im Straßenverkehr zu befriedigen (Verbesserung der subjektiven Sicherheitskriterien).“²²

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird in drei Kernbereiche unterteilt, die möglichst nicht von einander getrennt werden sollten. Hierbei geht es um die Bereiche Enforcement, Education und Engineering. Die Verkehrsüberwachung „Enforcement“ bezieht sich, wie der Name schon sagt, auf die Überwachungstätigkeit. Hierbei sollen unter anderem Örtlichkeiten regelmäßig aufgesucht werden, an denen Unfallbrennpunkte mit Radfahrern bekannt sind.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsberatung „Education“ soll den Radfahrern nahe gelegt werden, wie sie sich angemessen und verantwortungsvoll im Straßenverkehr zu verhalten haben. Der Bereich Engineering (Verkehrsraumgestaltung) umfasst die Beratung der originär zuständigen Baubehörden bei der baulichen Planung von Verkehrsräumen. Durch die optimierte Gestaltung bestimmter Verkehrsbereiche wie großer Straßenkreuzungen oder unübersichtlicher Straßenverläufe, soll das Unfallrisiko für Radfahrer minimiert werden.²³

²¹ Stiebing, Gerhard (Ph.D.), Verkehrsmanagement der Polizei, Hagen, März 2006, Seite 75

²² Stiebing, Gerhard (Ph.D.), Verkehrsmanagement der Polizei, Hagen, März 2006, Seite 75

²³ Stiebing, Gerhard (Ph.D.), Verkehrsmanagement der Polizei, Hagen, März 2006, Seite 78

Dem Punkt Education wird im Bereich der Seniorentätigkeit besondere Bedeutung zugeschrieben. Die Sicherheitsaufklärung über das Verhalten im Straßenverkehr erfolgt bei dieser Zielgruppe vorwiegend durch Verkehrssicherheitsberatung der hiesigen Verkehrskommissariate.

4.1 Gespräch mit einem Verkehrssicherheitsberater des PP Essen

Die Verfasserin führte zur Intensivierung der Thematik ein Gespräch mit Herrn PHK Aufmhof, Verkehrssicherheitsberater der Polizei Essen, Direktion Verkehr.

Herr Aufmhof teilte der Verfasserin in dem Gespräch mit, dass die Polizei regelmäßig im Rahmen der Verkehrssicherheitsberatung Vorträge für Seniorinnen und Senioren zum Thema Sicherheit im Straßenverkehr hält. Dafür werden durch die Verkehrssicherheitsberater gezielt die Orte aufgesucht, an denen die Zielgruppe anzutreffen ist. Es werden Veranstaltungen angeboten, die unter anderem Vorträge zum Thema „Sicheres Radfahren“ beinhalten. Die Veranstaltungen werden in Zusammenarbeit mit Seniorenclubs und Senioreneinrichtungen wie z.B. der AWO oder dem Diakonischen Werk durchgeführt. Die Senioreneinrichtungen sind ebenfalls daran interessiert eine gezielte Aufklärung für ältere Menschen zu erhalten, um deren Sicherheit im Straßenverkehr zu stärken.

Es gibt viele Seniorinnen und Senioren, die großes Interesse daran haben, mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu erlangen. Oftmals werden die Verkehrssicherheitsberater nach einem Vortrag von Einzelpersonen angesprochen. Die Senioren teilen dabei mit, dass sie gerne öfter mit dem Fahrrad fahren möchten, sich jedoch sowohl auf dem Fahrrad selbst wie bei der Teilnahme am Straßenverkehr unwohl fühlen. Die dargelegten Nöte greifen die Verkehrssicherheitsberater auf, und bieten gezielte Trainingsprogramme an, um dieser Unsicherheit entgegenzuwirken. Das Trainingsprogramm umfasst eine Auffrischung der verkehrsrechtlichen Schulung, sowie ein praktisches Radfahrtraining. Auf das Radfahrtraining wird unter dem Punkt 4.3 dieser Arbeit explizit eingegangen.

4.2 Vorträge

Die Arbeit der Verkehrssicherheitsberater beginnt bereits bei der Auswahl der Partner für die in Frage kommenden Veranstaltungen. Die Berater suchen hierfür Seniorenclubs oder kirchliche Einrichtungen persönlich auf, um dort ihre Arbeit vorzustellen. Möchte eine solche Stelle die angebotene Verkehrsaufklärung nutzen, so wird zunächst gemeinsam ein Thema herausgesucht, welches für die individuelle Seniorengruppe ansprechend sein könnte.

Die Veranstaltung wird mit Medien wie zum Beispiel Power-Point Präsentation, eingespielte Videosequenzen, Broschüren und Folien vorgetragen.

Im April 2010 wurde durch den Verkehrssicherheitsberater PHK Aufmhof ein Vortrag in Essen Kray beim Sozialverband Deutschland abgehalten. Hier ging es um das Thema „Clever im Straßenverkehr“. An dieser Veranstaltung nahm die Verfasserin teil, um sich selber ein Bild von dieser Aufklärungsarbeit machen zu können.

Die Senioren wurden zunächst befragt, mit welchen allgemeinen Problemen sie sich im Straßenverkehr konfrontiert sehen. Dabei wurden unter anderem Dinge, wie die zu kurzen Grünphasen an den Lichtzeichenanlagen (LZA), Pkw-Fahrer, die bei Rot über die LZA fahren und geparkte Pkw auf Fuß- und Radwegen genannt. Desweiteren wurde von vielen beklagt, dass die Zeiten immer schneller geworden sind und sie selber nicht mehr mitkommen würden, was sich vor allem im Straßenverkehr bemerkbar machen würde.

Nach diesem allgemeinen Austausch folgte die gezielte Schulung.

Zunächst wurde das Wissen über die Verkehrszeichen aufgefrischt, sowie die verkehrsrechtliche Bedeutung der Radwege erläutert. Hier legte der Verkehrssicherheitsberater besonderen Schwerpunkt auf die in der Straßenverkehrsordnung geforderte Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.

Manchmal entwickeln sich Verkehrssituationen, in denen dem Radfahrer nicht sofort erkennbar das Vorfahrtsrecht eingeräumt wird. Hier können die Senioren zu ihrer Sicherheit beitragen, indem sie auf diese Situationen besonnen reagieren und nicht auf ihr Vorfahrtsrecht beharren. Denn als Radfahrer hat man keine „Knautschzone“, die bei einem Verkehrsunfall zusätzlich schützen würde. Daher ist es bei unklaren Verkehrslagen wichtig, Blickkontakt zum Fahrer aufzunehmen, bis sie die Sicherheit haben, von diesem

auch tatsächlich gesehen worden zu sein. Es ist generell immer sicherer anzuhalten und zu warten, um festzustellen wie der Fahrzeugführer reagiert, um so die eigene Gefährdung zu vermeiden.

Anschließend folgten mehrere Beispiele die das Bewältigen von komplexen Verkehrssituationen erleichtern sollten.

Beispielhaft hierfür war die Vorstellung des sicheren Linksabbiegens für Radfahrer an großen Verkehrskreuzungen. Hierbei können die Radfahrer von der gewohnten Nutzung der Fahrbahn teilweise absehen. In der Praxis lässt sich das sichere Linksabbiegen wie folgt beschreiben:

Der Radfahrer steigt vor der Kreuzung vom Fahrrad ab und schiebt das Rad weiter geradeaus über die Fußgänger LZA auf die andere Straßenseite. Dort überquert er, das Rad weiterhin schiebend, die nächste Fußgänger LZA nach links. Nun wird das Rad wieder auf die Fahrbahn gestellt. Unter Beachtung des fließenden Verkehrs wird wieder vom Fahrbahnrand aus auf die Fahrbahn eingefahren.

Auch die körperlichen Veränderungen die sich im Alter entwickeln, wurden mit den Teilnehmern diskutiert. Die Senioren sollten sich ins Bewusstsein rufen, dass ihre Wahrnehmung im Hinblick auf das Seh- und Hörvermögen nachlässt, sie dem jedoch mit erhöhter Vorsicht im Straßenverkehr entgegenzutreten können.

4.3 Radfahrkurse für ältere aktive Menschen

Die Radfahrkurse bestehen aus einem Theorieblock und aus praktischen Übungen.

Im Theorieblock wird den Teilnehmern des Kurses richtiges Verhalten, Verkehrsregeln und Verkehrszeichen, sowie der Umgang mit Alkohol, Drogen und Medikamenten im Straßenverkehr nahe gebracht.

Kursziele der Verkehrssicherheitsberater sind unter anderem

- Ursachen über die Unfallentstehung mit Beteiligung von Radfahrern,
- Minimierung des eigenen Unfallrisikos,
- Stärkung des Sicherheitsgefühls,
- Stärkung des Gefahrenbewusstseins,

- Auffrischen der Verkehrsregeln,
- Vorbildfunktion für andere Verkehrsteilnehmer

Zu den praktischen Übungen muss jeder Teilnehmer sein eigenes Fahrrad mitbringen. Die Verkehrssicherheitsberater können sich dadurch ein Bild machen, welchen Sicherheitsstandards die Fahrräder entsprechen. Gesetzliche Regelungen hierfür sind in der StVZO zu finden. Beispielhaft sind hier die §§ 65 und 67 StVZO zu erwähnen. So müssen Fahrräder gem. § 65 StVZO zwei von einander unabhängige Bremsen besitzen. Weiterhin regelt der § 67 StVZO die lichttechnischen Einrichtungen an Fahrrädern. Dieser besagt u. a., dass die Räder für den Betrieb mit Vorder- und Rückleuchten sowie mit reflektierenden Rückstrahlern an Pedalen und Speichen versehen sein müssen.²⁴

Ein Augenmerk haben die Berater ebenfalls auf die Fahrradauswahl der Teilnehmer. Voraussetzung für das sichere Führen eines Fahrrades, ist auch die richtige und geeignete Rahmengröße des Rades. Hierbei ist es wichtig, dass der Radfahrer mit beiden Füßen den Boden berühren kann, um so einen festen Stand beim Anhalten erreichen zu können.

Zu Beginn des praktischen Teils werden Gleichgewichtsübungen durchgeführt. Sie sollen die nötige Balance, welche beim Radfahren erforderlich ist, fördern. Auf diese Übungen können die Teilnehmer auch später vor dem Radfahren regelmäßig zurückgreifen.

Während des Trainings wird für die Senioren ein geschütztes Umfeld geschaffen, in dem sie ohne das Einwirken anderer Verkehrsteilnehmer üben können. Bezogen auf die Stadt Essen nutzen die Polizeibeamten Übungsflächen wie zum Beispiel das Gelände der Polizeiliegenschaft oder die Jugendverkehrsschulen.

Nach Abschluss des praktischen Trainings findet eine Fahrradtour mit allen Teilnehmern im öffentlichen Straßenverkehr statt, in denen die Teilnehmer die neu erworbenen oder wieder aufgefrischten Erkenntnisse und Fähigkeiten unter Aufsicht der Verkehrssicherheitsberater anwenden können.

²⁴ Vgl. §§65,67 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), Fachhandbuch Nr. 8-3 BU, Seite 112ff

5. Fazit

„Die Grenze zum Altsein wird meist mit dem Eintritt in den Ruhestand gleichgesetzt, also in Deutschland derzeit mit dem 65. Lebensjahr. Mit dem biologischen Alter oder der Selbsteinschätzung einer Person stimmt sie oft nicht überein.“²⁵

Oftmals fühlen sich die so genannten Senioren noch nicht als solche, nur weil sie in den Ruhestand eingetreten sind. Denn gerade ab diesem Zeitpunkt können sie ihre Freizeitaktivitäten und somit unter anderem auch das Fahrradfahren erst so richtig ausleben. Durch den Vortrag beim Sozialverband Deutschland und das Gespräch mit dem Verkehrssicherheitsberater ist mir selber jedoch erst einmal richtig bewusst geworden welches Interesse bei den Senioren an dem Thema Verkehrssicherheit besteht. Die Ängste und Nöte, sich im Straßenverkehr nicht mehr sicher bewegen zu können, sind sehr groß.

Die baulichen Maßnahmen der Städte zeigen zwar eine positive Trendwende, sind aber stellenweise immer noch nicht Seniorengerecht, so dass die Mobilität dieser Zielgruppe oftmals auch ungewollt eingeschränkt wird.

Zwar werden in einigen Städten, wie zum Beispiel auch in Essen, Radwege neu angelegt und geplant, dennoch gibt es dazwischen noch viele Wege, die an Hauptverkehrsstraßen vorbei führen und an denen große Kreuzungen durch die Radfahrer gequert werden müssen. Zudem ist an den neu angelegten Radwegen wenig oder gar keine Beleuchtung vorhanden, so dass diese ab einem bestimmten Zeitpunkt aufgrund von Dunkelheit nicht mehr benutzt werden können, bzw. von den Senioren nicht mehr benutzt werden wollen. Hier wäre eine geeignete Beleuchtung der Wege sinnvoll, um die Nutzung auch bei einbrechender Dunkelheit zu gewährleisten.

Auf Grund des in der Einleitung genannten topographischen Wandels, sollte die Arbeit der Verkehrssicherheitsberatung im Bereich der Seniorenprävention fortgeführt und ausgebaut werden. Die aktiv fahradfahrenden Senioren sollten weiterhin an Seniorenclubs, Fahrradclubs und an bekannten Fahrradstrecken zur Präventionsmaßnahmen aufgesucht werden.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass ich in meiner Umgebung die Beobachtung gemacht habe, dass gerade Senioren auffällige sportliche Kleidung, sowie einen Fahrradhelm

²⁵ Gerlach u.a., Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation Band 2, Köln, 2007, Seite 23

trugen. Scheinbar hat hier schon ein Umdenken ihrerseits stattgefunden, was die eigene Sicherheit und Sichtbarkeit betrifft.

Ein sehr wichtiger Aspekt, der mir bei meinen Recherchen gefehlt hat, ist die zielgruppenübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit. Bei dem Vortrag wurde oft durch die anwesenden Senioren thematisiert, dass andere Verkehrsteilnehmer keine Rücksicht auf sie nehmen würden. Ich persönlich erachte es daher als sinnvoll nicht nur Vorträge oder Praxisübungen für die bestimmten Zielgruppen durchzuführen, sondern Zielgruppenübergreifend zu arbeiten. Vorträge so zu gestalten, dass für jede Zielgruppe um Verständnis geworben wird. Auch die Radfahrübungen können so gestaltet werden, dass zum Beispiel Senioren mit Kindern oder Jugendlichen gemeinsam trainieren. Die Senioren haben hier als Vorbildfunktion eine besondere Stellung, können aber gleichzeitig auch aus dem Blickwinkel eines Kindes/Jugendlichen lernen.

Auch und gerade bei jungen Fahranfängern sollten Vorträge zum Thema Senioren im Straßenverkehr bereits in den Fahrschulen gehalten werden.

Um die Zielgruppe der Erwachsenen erreichen zu können, sollten die großen Automobilclubs regelmäßig in ihren Publikationen auf diese Thematik hinweisen.

Schon heute sollte ein Grundstein gelegt werden, welcher dem topographischen Wandel gerecht wird und die Senioren mehr in den Fokus stellt. Sie werden in der Zukunft zweifelsfrei einen erheblichen Anteil der Verkehrsteilnehmer darstellen. Daher ist eine gegenseitige Sensibilisierung und Aufklärung in Bezug auf alle Verkehrsteilnehmer ein wichtiges Mittel, damit ein Zusammenleben, gerade in der heutigen schnelllebigen Zeit, gut funktionieren kann.

6. Literaturverzeichnis

Bourauel, Dr. Rita

Fit bleiben im Straßenverkehr, Tipps für die Generation 50 plus

Schmidt – Römhild Verlag, Lübeck 2000

Echterhoff, W. (Hrsg.)

Strategien zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen, Mobilität und Alter,

Band 01, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung

TÜV-Verlag GmbH, TÜV – Rheinland Group, Köln 2005

Flade, Limbourg, Schlag (Hrsg.)

Mobilität älterer Menschen

Leske und Budrich, Opladen 2001

Gerlach, Neumann, Boenke, Bröckling, Lippert, Rönsch-Hasselhorn

Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation,
(Forschungsergebnisse für die Praxis),

Band 02, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung

TÜV-Verlag GmbH, TÜV Rheinland Group, Köln 2007

Gorgaß, Ahnefeld, Rossi

Rettungsassistent und Rettungssanitäter, 5., überarbeitete und erweiterte Auflage

Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New York, Barcelona, Honkong, London, Mailand,
Paris, Singapur, Tokio, 1999

Hieber, Mollenkopf, Wahl

Kontinuität und Veränderung in der alltäglichen Mobilität älterer Menschen, Mobilität und
Alter, Band 02, Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung

TÜV-Verlag GmbH, TÜV Rheinland Group, Köln 2006

Stiebing, Gerhard (Ph.D.)

Verkehrsmanagement der Polizei, Skript für Studium und Praxis

3. erweiterte Auflage, Hagen, März 2006

Internetquellen

<http://www.apotheken-umschau.de/Gehirn/Schweres-Schaedel-Hirn-Trauma-A050829ANONI012975.html>, 10.04.2010, 15:57

<http://www.sueddeutsche.de/automobil/453/332310/text/>, 03.04.2010, 21:34

<HTTP://WWW.TEST.DE/THEMEN/FREIZEIT-REISE/TEST/FAHRRADHELME-FUER-KINDER-UND-ERWACHSENE-GUTER-SCHUTZ-FUER-WENIG-GELD-1246743-2246743/>

03.04.2010, 21:48 UHR

<http://www.geo.de/GEO/kultur/gesellschaft/2235.html?p=2>, 22.06.2010, 23:07 Uhr

Skripte

Jörg Kubizki, Timmo Janitzek

Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer

Allianz-Studie

Ismaning und Brüssel, Januar 2009

Mobilität im höheren Alter

Erleben und Verhalten im Straßenverkehr

ZVS 4/09

Statistikdaten des PP Essen,

bei der Verfasserin einsehbar

Zeitschriften

Sicher und Mobil, ein Leben lang

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) (Hrsg.)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Krögers Buch- und Verlagsdruck GmbH, Bonn 2008

Polizei Report, Vorbeugen ist besser!

Fachzeitschrift für Polizei und Sicherheit, Gewaltprävention, Umwelt und Verkehr

Heft 6/2009, 36. Jahrgang, Dezember 2009

Gesetze

Straßenverkehrsordnung (StVO)

Vom 16.11.1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch VO vom 5.8.2009 (BGBl. I S.2 2631), aus Polizei-Fach-Handbuch 8-2 Bu,

Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG)

Vom 15.6.1990 BGBl. I S.1078), zuletzt geändert durch VO vom 29.10.2001 (BGBl. I S. 2758), aus Polizei-Fach-Handbuch 8-40 Bu,

Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH

Erlasse

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen,

RdErl. D. Innenministeriums – 41-61.02.01-3-v.19. 10. 2009 (MBI. NRW. S. 502)

Nachtrag Februar 2010, Nordrhein-Westfalen,

aus Polizei-Fach-Handbuch 8-41-5 La, Verlag Deutsche Polizeiliteratur GmbH