

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei für Senioren

Senioren als Kraftfahrzeugführer

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung
Seminarleiter: Horst Wolf

Vorgelegt von
Sabrina Zimmermann, KA'in, P 05/05

Duisburg, im März 2007

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
Verkehrsunfallprävention der Polizei im Allgemeinen.....	4
Erlass Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen.....	4
Die Zielgruppe der Senioren.....	5
Wer fällt darunter?.....	5
Anteil der Senioren in der Bevölkerung.....	5
Senioren im Straßenverkehr.....	6
Anzahl der Pkw-Fahrer bzw. der Führerscheininhaber im Seniorealter.....	6
Verkehrsunfallstatistiken und Verkehrsunfallursachen in Bezug auf Senioren.....	7
Zahlen verunglückter Senioren im Straßenverkehr in NRW.....	7
Anteil verunglückter Senioren bei der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr in NRW.....	10
Zusammenhang zwischen der Beteiligung von Senioren an Ver- kehrsunfällen und ihrer Verursachung.....	12
Verursachen Senioren mehr Verkehrsunfälle als Jüngere?.....	12
Körperliche und geistige Beeinträchtigungen im Alter.....	14
Machen körperliche und geistige Beeinträchtigungen Senioren zur gefährdeten Gruppe?.....	16
Verkehrsunfallprävention für Senioren als Kraftfahrzeufführer.....	18
Mögliche Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsunfallprävention durch die Polizei selbst.....	18
Mögliche Maßnahmen in Zusammenarbeit der Polizei mit anderen Organisationen.....	20
Verkehrsunfallprävention für Senioren am Beispiel der Stadt Mönchengladbach.....	22
Fazit.....	25
Macht eine starre gesetzliche Regelung zur Führerscheinabgabe im Alter Sinn?.....	25
6.2 Verhaltenstipps für Senioren.....	2
7 Quellenverzeichnis.....	30
8 Selbstständigkeitserklärung.....	31
Anhang.....	32

Vorwort

Das Thema „Senioren als Kraftfahrzeugführer“ habe ich gewählt, da ich bereits in dem Fach Verkehrsmanagement einen kurzen Einblick in diesen Bereich gewonnen habe und ich diesen Themenbereich sehr interessant gefunden habe.

Unter den Bereich der Kraftfahrzeugführer fallen sowohl Pkw-Fahrer, als auch Roller- und Mofa-Fahrer oder ähnliches. Ich werde mich hier allerdings überwiegend mit den Pkw-Fahrern beschäftigen, da diese den Großteil der Kraftfahrzeugführer unter den Senioren ausmachen. Bisher war ich immer der Meinung, dass Senioren im Straßenverkehr auffallend häufig in Verkehrsunfälle verwickelt sind und wesentlich gefährdeter sind als manch Jüngere. Doch ist dies auch wirklich der Fall? Laut dem Erlass zur Verkehrsunfallprävention zählt die Gruppe der Senioren nicht zu den besonders gefährdeten Zielgruppen.

Ich werde versuchen, in dieser Seminararbeit insbesondere zu erläutern, inwiefern die Gruppe der Senioren bei Ihrer Teilnahme am Straßenverkehr gefährdet ist und inwieweit Maßnahmen insbesondere im Bereich der Verkehrsunfallprävention in Bezug auf Senioren von Bedeutung sind.



1 Verkehrsunfallprävention der Polizei im Allgemeinen

„Unter den Begriff „Prävention“ fallen alle vorbeugenden Maßnahmen um ein unerwünschtes Ereignis oder eine unerwünschte Entwicklung zu vermeiden.“¹

Prävention im polizeilichen Sinn umfasst die Vorbeugung von Straftaten, die neben der Gefahrenabwehr und der Strafverfolgung zentrale Aufgabe polizeilicher Arbeit ist.

Auch im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit spielt die Prävention in Form der Verkehrsunfallprävention eine bedeutende Rolle. Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit soll die Anzahl von Verkehrsunfällen reduziert und deren Folgen minimiert werden.

1.1 Erlass Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen

Laut dem neuen Erlass zur Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen sind die Ziele von Verkehrsunfallprävention insbesondere die Förderung von normgerechtem Verhalten, die Reduzierung von Verkehrsunfällen und deren Folgen, die Steigerung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung sowie die Mitwirkung bei der Beseitigung von Gefahrenstellen.²

Verkehrsunfallprävention soll problemorientiert erfolgen und sich an dem Prinzip des lebenslangen Lernens orientieren, d.h. alle Altersgruppen müssen angesprochen werden und die Maßnahmen auf alle abgestimmt werden. Das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr soll geschärft und partnerschaftliches Verhalten gefördert werden.²

Laut dem Erlass sind Senioren nicht besonders gefährdet, jedoch soll der Bezirksdienst insbesondere auch in diesem Bereich tätig werden.²

¹ Wikipedia

² RdErl. d. Innenministeriums v. . .2006-41-61.03.01-3; Entwurf einer Neufassung
Stand
14.09.2006

2 Die Zielgruppe der Senioren

2.1 Wer fällt darunter?

Es wird häufig von der Gruppe der Senioren gesprochen, doch wer ist mit dieser Bezeichnung eigentlich gemeint? Ab wann zählt man selber zu den Senioren?

Das Innenministerium hat für diese Gruppe eine Altersgrenze festgelegt. Danach sind mit der Bezeichnung „Senioren“ alle ab 65 Jahren gemeint.³

Die Grenze 65 Jahre gibt es allerdings erst seit dem Jahr 2004. Vorher waren mit dem Begriff „Senior“ alle gemeint, die über 60 Jahre alt waren. Mit 60 Jahren nehmen noch sehr viele als Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teil, während die ab 65-jährigen im Vergleich dazu nicht mehr so häufig Kraftfahrzeuge fahren. Aufgrund relativ vieler Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren beschloss das Innenministerium 2003 die Altersgrenze um fünf Jahre zu erhöhen.⁴

Allerdings wird der Begriff „Senior“ nicht einheitlich nur für dieses Alter verwendet. Bei meinen Recherchen für diese Seminararbeit bin ich auf verschiedene Texte und Artikel gestoßen, die ganz unterschiedliche Altersgrenzen festgelegt haben. Dort ist zum Teil schon von 55-jährigen die Rede, wenn über Senioren gesprochen wird, in anderen Texten wiederum von 75-jährigen.

Die meisten Statistiken, Untersuchungen und Texte, aus denen ich meine Informationen habe, haben sich wohl an die vom Innenministerium vorgegebenen 65 Jahre gehalten. Sollte dies in Einzelfällen nicht der Fall sein, werde ich dies entsprechend kenntlich machen.

2.2 Anteil der Senioren in der Bevölkerung

Der Bevölkerungsanteil der Senioren in unserer Gesellschaft steigt stetig. Studien zeigen, dass in den letzten Jahren eine gesellschaft-

³ www.im.nrw.de

⁴ aus einem Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach

liche Veralterung in unserer Zivilisation stattgefunden hat und diese auch noch weiter anhalten wird.⁵

Der Anteil in der BRD der Senioren, die 60 Jahre und älter sind, ist von 18,5% im Jahr 1980 auf 24% im Jahr 2002 gestiegen. Der Anteil Jüngerer in unserer Gesellschaft geht immer weiter zurück und Prognosen zeigen, dass die über 60-jährigen bis 2020 fast 30% der Gesamtbevölkerung ausmachen werden. Dabei wird vor allem der Anteil der „Hochaltrigen“ ab 75 Jahren zunehmen.⁶

Eine weitere Studie hat ergeben, dass die Bevölkerung Deutschlands, die momentan ca. 82,4 Mio. ausmacht auf 69 Mio. bis 74 Mio. im Jahr 2050 sinken wird. Dabei wird sich die Zahl der über 60-jährigen auf ca. 1 Mio.

belaufen. Das würde bedeuten, dass es doppelt so viele Senioren wie Neugeborene geben wird.⁷

Der Anteil der über 80-jährigen an der Gesamtbevölkerung betrug letztes Jahr (2006) bereits ca. 4 Mio., wird sich aber wahrscheinlich im Jahr 2050 auf ca. 10 Mio. belaufen.⁷

Es wird also in Zukunft noch mehr ältere Menschen geben, die noch länger leben werden. Diese Entwicklung macht sich natürlich auch im Straßenverkehr bemerkbar, weswegen die Senioren unter anderem eine eigene Zielgruppe bilden, die bei der Verkehrsunfallprävention mit einbezogen werden muss.

3 Senioren im Straßenverkehr

„Mobilität“ hat in letzter Zeit einen erhöhten Stellenwert in unserer Gesellschaft erhalten und wird zunehmend als Teil der Lebensqualität empfunden. Es ist heutzutage selbstverständlich, mobil zu sein und somit jederzeit jeden beliebigen Ort aufsuchen zu können.

Auch die Senioren wollen dies nicht missen und durch ihren steigenden Bevölkerungsanteil nehmen sie auch vermehrt am Straßenverkehr teil. Durch den Anstieg der Lebenserwartung und der Lebensqualität ist mit einem weiteren Zuwachs in diesem Bereich zu rechnen.

⁵ www.uni-essen.de; Autor: Dr. Karl Reiter

⁶ www.landtag.nrw.de

⁷ www.destatis.de

⁸ www.im.nrw.de

3.1 Anzahl der Pkw-Fahrer bzw. der Führerscheininhaber im Seniorenalter

Laut Innenministerium war 2004 jeder sechste Verkehrsteilnehmer ein Senior.⁸ Doch darunter fallen alle Sparten der Verkehrsteilnahme, also vom Fußgänger über den Radfahrer und den ÖPNV-Nutzer, bis hin zum Pkw-Fahrer. Aufgrund oben genannter Gründe ist mit einem weiteren prozentualen Anstieg des Verhältnisses zu anderen Verkehrsteilnehmern zu rechnen. Der Anteil der Pkw-Fahrer in diesem Alter ist heute weitaus größer als noch vor 20-30 Jahren. Die Benutzung des Autos ist, auch für diese Generation, selbstverständlich geworden.

% Anteile der Führerscheininhaber in unterschiedlichen Lebensaltern⁹

Alter	40 Jahre	50 Jahre	60 Jahre	70 Jahre	80 Jahre
Frauen	84 %	81 %	66 %	40 %	16 %
Männer	92 %	90 %	91 %	85 %	72 %

Bereits 1993 besaßen 72 % der Männer und immerhin 16 % der Frauen im Alter von 80 Jahren einen Führerschein. Mit sinkendem Alter steigt diese Rate natürlich, so dass in diesem Jahr bereits 91 % der Männer und 66 % der Frauen im Alter von 60 Jahren einen Führerschein besaßen und bei den 40-jährigen 92 % der Männer und 84 % der Frauen. Eine Prognose hat ergeben, dass sich die Zahl autofahrender Frauen, die älter als 75 Jahre sind, in den nächsten Jahrzehnten versechsfachen wird.⁹

Immerhin 14,7 % der Pkw-Halter waren 2004 älter als 65 Jahre.¹⁰

2020 werden ungefähr ein Drittel aller Autofahrer älter als 60 Jahre sein.¹¹

⁹ www.uni-essen.de ; Autor: Dr. Karl Reiter; ermittelt aus: Pfafferott, in: Schlag, 1993, S.20

¹⁰ www.himmelreich-dr.de

¹¹ www.sueddeutsche.de ; Autor: Marion Zellner

¹² verunglückt = verletzt und getötet zusammen

3.2 Verkehrsunfallstatistiken und Verkehrsunfallursachen in Bezug auf Senioren

3.2.1 Zahlen verunglückter Senioren im Straßenverkehr in NRW

Seit 2001 wächst die Zahl verunglückter¹² Senioren im Straßenverkehr kontinuierlich. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass ihr Bevölkerungsanteil, wie bereits erläutert, stetig zunimmt und sich dies dementsprechend auch in den Unfallzahlen widerspiegelt. Wenn man diesen Anstieg von ca. 13 % mit dem Bevölkerungsanstieg von 11 % in demselben Zeitraum ver-

gleicht, wird deutlich, dass sich beide Werte ungefähr die Waage halten.¹³

Insgesamt sind im Jahr 2006 8.514 Personen im Alter ab 65 Jahren bei Verkehrsunfällen verunglückt. Auf den Anteil pro 100.000 Einwohner umgerechnet sind das 245 Senioren. 2005 waren es noch 1,6 % mehr.¹³

Wenn man die Zahl Verunglückter mit der aus dem Jahr 2002 vergleicht wird deutlich, dass der Anteil um 12,3 % gestiegen ist. Auch 2005 verunglückten insgesamt weniger Senioren als 2006, nämlich 8.420.¹³

Der Grund für den Anstieg der Verunglücktenzahlen ist alleine der stetige Anstieg der Verletztzahlen in dieser Altersgruppe. Während 2002 ein Anteil von 7.368 Senioren bei Verkehrsunfällen verletzt wurde und im Jahr 2005 8.226, waren es im vergangenen Jahr bereits 8.337. Das ist insgesamt ein Anstieg von 13,2 % in einem Zeitraum von fünf Jahren.¹³

Doch während die Zahl der Verletzten angestiegen ist, ist Zahl der getöteten Senioren fast kontinuierlich gesunken. 216 sind noch im Jahr 2002 im Straßenverkehr gestorben, während es letztes Jahr nur noch 177 waren. Dies bedeutet einen Rückgang von 18 % seit 2002

¹³ www.im.nrw.de

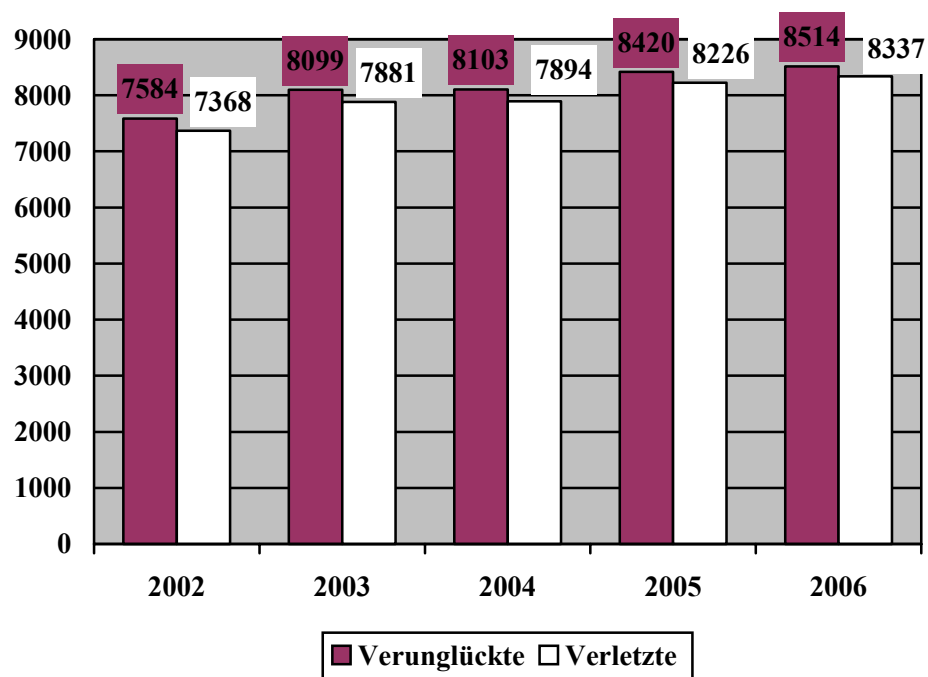
und immerhin von 8,8 % im Vergleich zu 2005 und ist somit einer neuer historischer Tiefstand.¹³

Im Jahr 2002 verunglückte noch alle 48 Minuten ein Senior im Straßenverkehr, während es in den Jahren 2005 und 2006 nur noch alle 62 Minuten geschah.¹³

Die oben dargestellten Werte der Verunglücktenzahlen im Seniorenalter beziehen sich allgemein auf Verkehrsunfälle, die bei der aktiven und passiven Verkehrsteilnahme durch Senioren am Straßenverkehr passiert sind. Auf die Verkehrsunfallzahlen im Zusammenhang mit der allein aktiven Teilnahme gehe ich im nächsten Abschnitt ein.

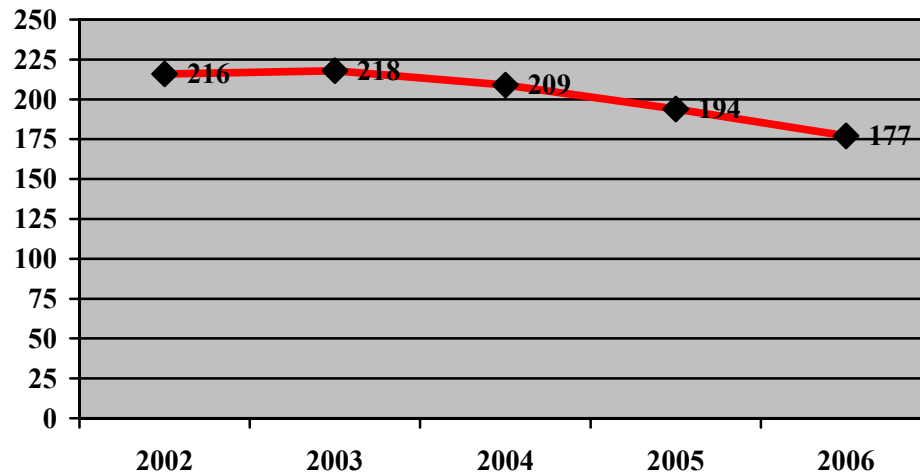
Die beiden nachfolgenden Grafiken verdeutlichen die Entwicklung der Verunglücktenzahlen in den letzten fünf Jahren.

Zahl verunglückter und verletzter Senioren im Zeitraum 2002 – 2006 in NRW¹⁴



¹⁴ www.im.nrw.de

Zahl getöteter Senioren im Zeitraum 2002 – 2006 in NRW ¹⁴



3.2.2 Anteil verunglückter Senioren bei der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr in NRW

Aktiv an Verkehrsunfällen beteiligt war im Jahr 2002 in Nordrhein-Westfalen noch ein Anteil von 20.746 Senioren, davon 2025 als Pkw-Fahrer und 381 als Fahrer motorisierter Zweiräder. 2005 waren dies bereits 24.402, wovon insgesamt 2237 als Pkw-Fahrer beteiligt waren und 464 als Zweiradfahrer. Im letzten Jahr hat es einen weiteren Anstieg auf 25.569 gegeben.¹⁵

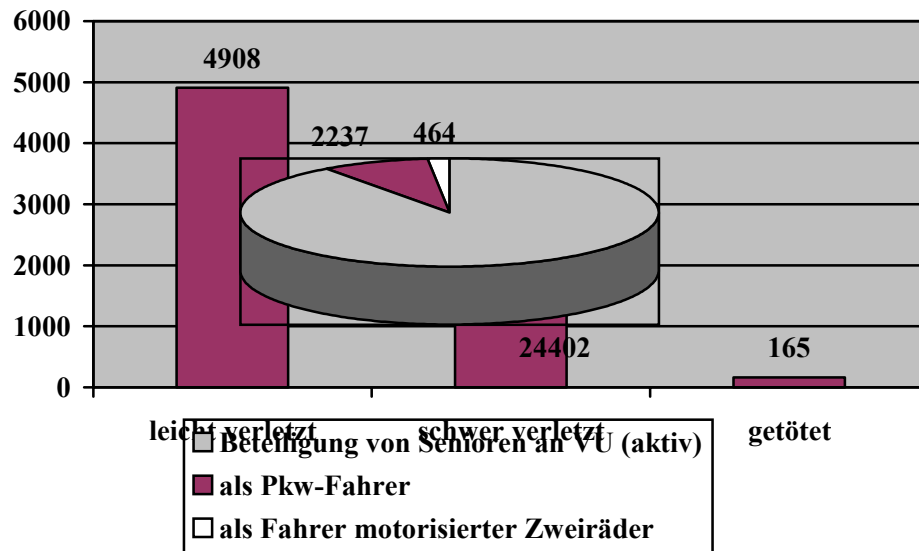
Von insgesamt 8.337 verletzten Senioren im Jahr 2006, sind 1848 bei ihrer aktiven Teilnahme am Straßenverkehr schwer verletzt worden und 4.908 leicht verletzt. Damit sind im Vergleich zum Vorjahr 2,1 % mehr Senioren bei ihrer aktiven Teilnahme am Straßenverkehr verletzt worden.¹⁵

Von insgesamt 177 getöteten Senioren im Jahr 2006, sind 165 als aktive Verkehrsteilnehmer gestorben. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von immerhin 6,3 %.¹⁵

¹⁵ www.im.nrw.de

Die nachfolgenden Grafiken verdeutlichen die Folgen der Verkehrsunfälle für die Betroffenen, an denen Senioren aktiv beteiligt waren sowie den Anteil als Kraftfahrzeugführer.

Verunglückte aktive Verkehrsteilnehmer im Seniorenalter 2006 ¹⁵



Beteiligung (aktiv) von Senioren an Verkehrsunfällen als Kraftfahrzeugführer im Jahr 2005 ¹⁶

Am häufigsten verunglücken Senioren als Radfahrer (27,9 %), dicht gefolgt von den Pkw-Fahrern mit 27,4 %.¹⁶

Die häufigsten Unfallursachen bilden in dieser Altersgruppe:¹⁶

1. Nichtbeachten von Vorfahrtszeichen
2. Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
3. Einfahren in den fließenden Verkehr

¹⁶ www.im.nrw.de

Dabei fällt auf, dass gerade dort Verkehrsunfälle mit Senioren passieren, wo komplexe Situationen erfasst werden müssen und Fähigkeiten wie Sehen und Hören eine ganz wesentliche Rolle spielen. Hier machen sich körperliche und geistige Beeinträchtigungen bemerkbar, die im nächsten Kapitel ausführlich erläutert werden.

3.3 Zusammenhang zwischen der Beteiligung von Senioren an Verkehrsunfällen und ihrer Verursachung

3.3.1 Verursachen Senioren mehr Verkehrsunfälle als Jüngere?

Wie oben gezeigt ist die Zahl verunglückter Senioren in den letzten fünf Jahren kontinuierlich gestiegen. Doch wie bereits erwähnt, hängt das auch mit dem Anstieg des Bevölkerungsanteils zusammen. Doch sind Senioren auffallend häufig in Verkehrsunfälle verwickelt oder hält sich Ihre Beteiligung in Grenzen?

Ein weiterer Vergleich der allgemeinen Verunglücktenzahlen, unabhängig ob aktive oder passive Verkehrsteilnahme, in den Jahren 2002-2006 in Nordrhein-Westfalen zeigt, dass die Gruppe der 18-24-jährigen Fahrer durchweg wesentlich häufiger verunglückt als die der Senioren, obwohl ihr Bevölkerungsanteil weit unter dem liegt. Im Jahr 2005 und 2006 verunglückten je 14.878 und 14.594 „junge Fahrer“. Im Vergleich dazu waren es bei den Senioren 8.420 und 8.514. Auffallend ist, dass die Verunglücktenzahl bei den 18-24-jährigen sinkt, während sie bei den Senioren steigt.¹⁷

Allerdings fallen unter diese Zahl bei den Jüngeren insgesamt weniger Todesfälle als bei den Älteren. Hier waren es 2005 151 Tote im Alter von 18-24 Jahren und 2006 121. Dagegen starben bei den Senioren, wie oben bereits verdeutlicht, 194 und 177.¹⁷ Dieser Zusammenhang lässt sich damit erklären, dass die Folgen eines Verkehrsunfalls für Senioren oft wesentlich schlimmer sind als für Jüngere. Sie erleiden meist schwerere Verletzungen, da Ihre körperliche Elastizität mit dem Alter geringer wird, und Sie so verletzungsbewirkender Energien schutzloser ausgeliefert sind. Senioren kom-

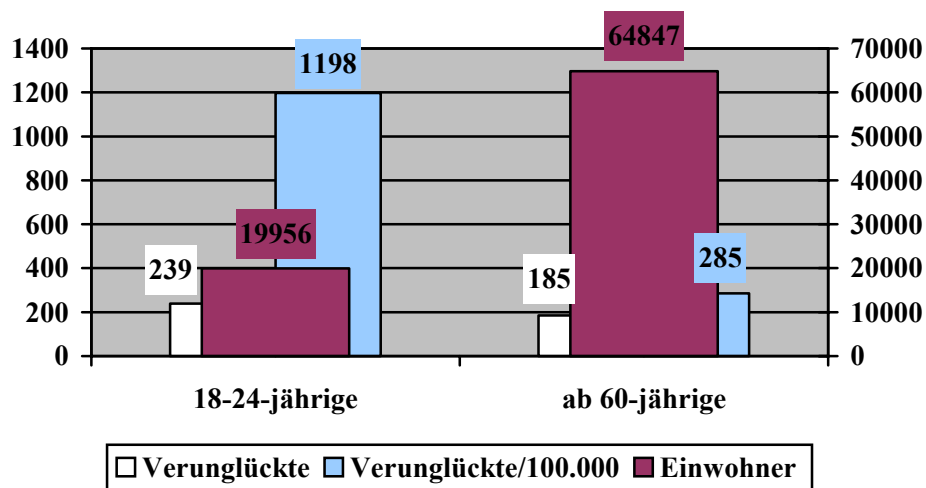
¹⁷ www.im.nrw.de

¹⁸ www.uni-essen.de ; Autor: Dr. Karl Reiter

men bei Unfällen sehr viel schneller in lebensbedrohliche Situationen.¹⁸

Wenn man als Beispiel die Stadt Mönchengladbach betrachtet, wird dieses Verhältnis noch einmal deutlich. Hierbei ist zu beachten, dass die Zahlen in diesem Fall für Senioren schon ab 60 Jahren gelten. Dort betrug die Einwohnerzahl der 18-24-jährigen im Jahr 2002 19.956 im Vergleich zu 64.847 Senioren. In diesem Jahr verunglückten 239 Jüngere und 185 Ältere. Pro 100.000 Einwohner sind das bei den 18-24-jährigen 1.198 während der Anteil der Senioren nur 285 beträgt. Hier wird sehr deutlich, dass es sehr viel weniger „Junge Fahrer“ in Mönchengladbach gibt als Senioren, diese jedoch trotzdem weitaus häufiger verunglücken.¹⁹

Vergleich der Verunglücktenzahlen beider Altersgruppen in Mönchengladbach von 2002 ¹⁹



Fraglich ist, welche dieser beiden Gruppen häufiger Unfallverursacher ist. Die Senioren oder die 18-24-jährigen?

Im Jahr 2006 waren die jungen Erwachsenen insgesamt an 37.567 Verkehrsunfällen beteiligt. Bei den Senioren waren es „nur“ 25.569. Hier zeigt

¹⁹ www.im.nrw.de

²⁰ www.im.nrw.de

sich wieder, dass Senioren seltener in Unfälle verwickelt sind. Von den jungen Unfallbeteiligten waren 20.262 auch Unfallverursacher. Bei den Senioren waren es 13.412, die den Verkehrsunfall verursacht haben. Im Vergleich

zum Vorjahr ist die Verursacherquote bei den Senioren gesunken, während sie bei den jungen Erwachsenen leicht gestiegen ist.²⁰

Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Verkehrsunfall auch dessen Verursacher zu sein, steigt jedoch mit zunehmendem Alter. Ab einem Alter von 75 Jahren erhöht sich das Risiko erheblich. Ab dann ist die Wahrscheinlichkeit, einen Verkehrsunfall zu verursachen größer als bei den Jüngeren.²¹

Das allgemeine Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden hingegen, liegt bei den „Jungen Fahrern“ weit über dem der Senioren. 2005 war jeder fünfte

Verunfallte in diesem Alter. Das ist ein Anteil von 21 %, was auffallend viel ist, wenn man bedenkt, dass Ihr Bevölkerungsanteil in diesem Jahr lediglich ca. 8,2 % ausmachte. Im Vergleich dazu verunglückten Senioren relativ selten, wenn man deren Bevölkerungsanteil von ca. 18 % mit dem der Jüngeren vergleicht.²² Das kann man damit erklären, dass Senioren ihren Fahrstil über Jahrzehnte hin entwickelt haben und grundsätzlich vorsichtig fahren. Das Risiko besteht eher in mangelnder Rücksicht Anderer und in solchen Situationen, in denen man reagieren und aufpassen muss.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Gruppe der 18-24-jährigen häufiger Unfallverursacher ist und insgesamt öfter verunglückt als die Gruppe der ab 65-jährigen und mit Ausnahme der ab 75-jährigen ist ihr Risiko, in einen Unfall verwickelt zu sein und diesen auch zu verursachen ebenfalls größer.

4 Körperliche und geistige Beeinträchtigungen im Alter

„Man wird nicht jünger“ oder „Ich werde alt“ hört man desöfteren von Senioren, wenn etwas nicht mehr ganz so klappt wie früher. Es gibt verschiedene Bereiche, in denen sich das bemerkbar macht.

²¹ www.sueddeutsche.de ; Autor: Marion Zellner

²² www.sueddeutsche.de ; Autor: Marion Zellner

Zum einen kommt es im Alter öfters zu Störungen des Bewegungsapparates. Darunter können sowohl Krankheiten wie Muskelschwäche, Knochen- und Skeletterkrankung wie Arthrose, Osteoporose oder Gicht, als auch bloße Versteifung einzelner Muskelpartien fallen.²³ Im Alter macht sich öfter mal eine steifer Hals oder Nacken bemerkbar, wodurch z.B. Schmerzen beim Schulterblick entstehen können.

Zudem können Herz-Kreislaufkrankungen, Erkrankungen der Atemwege sowie zu hoher oder zu niedriger Blutdruck zu Beeinträchtigungen führen.²³

Desweiteren können im Alter Durchblutungsstörungen auftreten. Dies kann dazu führen, dass die Denkschnelligkeit abnimmt und längere Zeit benötigt wird, um komplexe Vorgänge zu verstehen.²³

Ebenfalls nimmt das Reaktionsvermögen mit der Zeit ab. Und nicht nur die Zeit, bis derjenige reagiert dauert länger, sondern auch die Zeit, die für die Ausführung der Bewegung benötigt wird.²³

Große Bedeutung muss der Seh- und Hörleistung von Senioren beigemessen werden. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass diese Fähigkeiten mit zunehmendem Alter abnehmen.

Bei Senioren nimmt die Fähigkeit, bei Dämmerung bzw. bei Dunkelheit sehen zu können, kontinuierlich ab. Ein 60-jähriger braucht acht mal soviel Licht wie ein 20-jähriger, um bei Dunkelheit genauso gut sehen zu können.²⁴

Zudem nimmt die Blendeempfindlichkeit zu. Dies macht sich vor allem in den Wintermonaten bemerkbar.²⁴

Das gesamte Sehfeld wird im Alter kleiner, so dass Bewegungsvorgänge in der Randzone des Gesichtsfeldes nicht mehr wahrgenommen werden können.²⁴

²³ www.bfu.ch/pdf/seniorenlenker.pdf

²⁴ www.bfu.ch/pdf/seniorenlenker.pdf

Allgemein brauchen ältere Menschen länger, um ein Objekt scharf zu stellen und einfache Sehvorgänge, wie der Blick von der Straße zum Tacho und wieder zurück, dauern bei Senioren länger als bei Jüngeren.

Neben diesen allein altersbedingten Beeinträchtigung kann es natürlich auch zu Leistungsminderungen durch Erkrankungen der Augen kommen. Hier sind vor allem der graue und grüne Star zu nennen, die im Alter gehäuft auftreten.²⁴

Zu der Hörfähigkeit ist zu sagen, dass 30% aller Senioren als hörbehindert gelten. Veränderungen im Ohr können unter anderem zu Gleichgewichtsproblemen führen.²⁴

Selbstverständlich können all diese Beeinträchtigungen und Krankheiten auch bei Jüngeren auftreten. Doch sind diese zweifellos vermehrt mit zunehmendem Alter zu beobachten.

Zudem gibt es neben den physischen Erkrankungen auch psychische Beeinträchtigungen, die im Alter desöfteren auftreten.

Hier sind an erster Stelle Krankheiten wie Alzheimer, Demenz oder Depressionen zu nennen.²⁴

Desweiteren lässt das Erinnerungsvermögen, die Flexibilität und Kreativität mit der Zeit nach, wodurch mit Unerwartetem schlechter umgegangen werden kann.²⁴

Ein großes Problemfeld bildet auch die Einnahme von Medikamenten, die zu Nebenwirkungen und unterschiedlichen Auswirkungen führen können. Nach einer Untersuchung nehmen Senioren 54 % aller Fertigarzneimittel. Dies ist eine bemerkenswert hohe Zahl, zudem ihr Bevölkerungsanteil lediglich 21 % ausmacht. 60-70-jährige verbrauchen zudem zehn mal mehr Psychopharmaka als 20-30-jährige.²⁵

²⁵ www.uni-essen.de ; Autor: Maria Limbourg

4.1 Machen körperliche und geistige Beeinträchtigungen Senioren zur gefährdeten Gruppe?

Nach den aktuellen Verkehrsunfallstatistiken sind Senioren nicht auffallend häufig in Verkehrsunfälle verwickelt. Doch das heißt nicht automatisch, dass Sie evtl. nicht doch in gewisser Weise einem höheren Gefährdungspotential unterliegen als Andere. Die Fähigkeiten, die wie oben erläutert, mit dem Alter Beeinträchtigungen erfahren können, sind für die Teilnahme am Straßenverkehr von großer Bedeutung. Je nach Art und Schwere der jeweiligen Beeinträchtigungen und dem Umgang des Betroffenen damit, kann dies zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen.

Es ist z.B. ein Leichtes, den kurzen Blick zur Seite, den Schulterblick, wegzulassen, weil der Nacken schmerzt oder ganz allgemein die Gelenkigkeit nicht mehr so gegeben ist. Doch wenn man bedenkt, zu welcher schweren Folgen es kommen kann, wenn doch mal jemand im toten Winkel ist, kann diese kleine Beeinträchtigung bereits zu gefährlichen Situationen und schweren Verkehrsunfällen führen.

Wie bereits erwähnt, nimmt das Reaktionsvermögen automatisch mit der Zeit ab. Aber wenn man einmal überlegt, wie oft man im Verkehrsraum in Situationen kommt, in denen schnelles Reagieren gefordert ist, um Schlimmeres zu vermeiden, kann dies schon verhängnisvoll enden. Oft sind es nur wenige Sekunden, die über den Verlauf einer Situation entscheiden.

Ebenso können Rückenbeschwerden gefährlich werden, auch wenn sie evtl. nur das allgemeine Wohlbefinden beeinträchtigen und so aber zu verminderter Konzentration bei der Teilnahme am Straßenverkehr führen.

Sehr viele Menschen in unserer Gesellschaft haben Probleme mit den Augen und müssen eine Korrekturhilfe tragen, gerade beim Autofahren. Doch wie bereits erläutert nimmt die Sehfähigkeit mit steigendem Alter kontinuierlich ab. Dies kann bei mangelnder Korrektur durch den Betroffenen enorm gefährlich werden, wenn man z.B. bedenkt, dass 80-90 % der benötigten Informationen beim Autofahren über die Augen wahrgenommen werden.²⁶

Die Einschränkung der Hörfähigkeit kann ebenfalls zu kritischen Situationen führen. Es kann z.B. schwierig werden, das Geräusch

²⁶ www.bfu.ch/pdf/seniorenlenker.pdf

eines anfahrenden Autos zu hören oder aber auch die Sondersignale eines nahenden Einsatzfahrzeuges.

Das Problemfeld Medikamente spielt eine sehr große Rolle. Jedem ist bekannt, dass es Medikamente gibt, deren bloße Einnahme allein die Fähigkeit zum Führen eines Kraftfahrzeuges beeinträchtigen kann. Und wenn wir ehrlich sind: Lesen wir wirklich immer die ganze Packungsbeilage? Gerade bei Senioren wird dies häufig unterlassen und es fehlt einfach das Wissen um diese Gefahr. Zudem kann es natürlich auch zu Beeinträchtigungen durch Fehldosierungen der Medikamente kommen oder aber durch Wechselwirkungen mit anderen Medikamenten. Dies kann dann ebenfalls zu einer Reaktionsminderung, Müdigkeit oder Konzentrationsschwierigkeiten führen, die im Straßenverkehr gefährlich werden können.

Wie man sieht können bei mangelnder Korrektur bestimmter Einschränkungen oder aber bei fehlendem Wissen sehr wohl gefährliche Situationen bei der Teilnahme am Straßenverkehr verursacht werden.

Es könnte der Eindruck entstehen, eine gefahrlose Teilnahme von Senioren am Straßenverkehr sei gar nicht mehr möglich. Doch natürlich gibt es Wege und Möglichkeiten, um viele dieser Beeinträchtigungen auszugleichen.

Das eigentliche Problem liegt eher in der Wahrnehmung der Beeinträchtigungen durch die Senioren selbst. Das Altern ist ein langsamer Prozess, wir werden nicht von heute auf morgen alt. Dadurch werden auftretende Mängel von den Betroffenen selbst als nicht so gravierend empfunden, da kein konkreter Vorher-Nachher-Vergleich gegeben ist. Senioren schätzen ihre eigene Leistung oft falsch ein und sind häufig unsicher bei Überforderungen. Hinzu kommt der bei vielen eigenen Verwandten oft bekannte Altersstarrsinn und die Uneinsichtigkeit, die es nicht erleichtern, dem Betroffenen die Gefahren der Beeinträchtigungen nahe zu bringen.

5 Verkehrsunfallprävention für Senioren als Kraftfahrzeugführer

Die Analyse der Verkehrsunfallstatistiken hat ergeben, dass Senioren nicht auffallend häufig an Verkehrsunfällen beteiligt sind. Doch zweifellos sind Sie durch die im Alter auftretenden körperlichen und geistigen Einschränkungen vermehrt gefährdet. Fraglich ist, ob

Sie sich dieser Beeinträchtigungen bewusst sind und diese durch entsprechende Entscheidungen in Bezug auf ihre Teilnahme am Straßenverkehr kompensieren. Doch inwieweit muss diese Zielgruppe in Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention mit einbezogen werden und welche Maßnahmen können und müssen in diesem Bereich getroffen werden?

5.1 Mögliche Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsunfallprävention durch die Polizei selbst

Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsunfallprävention werden insbesondere durch Verkehrssicherheitsberater getroffen. Zusätzlich werden der Bezirksdienst und evtl. Fachkräfte in diesem Bereich tätig und auch der Wach- und Wechseldienst spielt eine entscheidende Rolle.²⁷

Laut Erlass liegt der Schwerpunkt bei der Verkehrsunfallprävention für Senioren in der Beratung und Information über altersspezifische Gefahren im Straßenverkehr.²⁷

Dies kann durch Lehrveranstaltungen und Lehrgespräche erfolgen, in denen den Teilnehmern in Diskussionen und Arbeitsgruppen Gefahren und Probleme dargestellt und mögliche Lösungen und Maßnahmen erörtert werden.²⁸

Es sollten regelmäßige Seminare bzw. Vorträge durch die Verkehrssicherheitsberater oder den Bezirksdienst gehalten werden, in denen Senioren die Möglichkeit haben, sich über Gefahren im Straßenverkehr, technische und rechtliche Neuerungen und weitere nachfolgenden Aspekte informieren zu können.

Das Problem bei der Gruppe „Senioren als Kraftfahrzeugführer“ besteht darin, dass diese nicht in Seniorenwohnheimen oder ähnlichen Einrichtungen erreicht werden. Kraftfahrzeuge werden von denjenigen geführt, die noch weitestgehend fit sind. Wenn in Altenheimen Veranstaltungen der Verkehrssicherheitsberater für Senioren stattfinden, dann nur für Senioren als Fußgänger, ÖPNV-Nutzer, evtl. auch noch Fahrradfahrer. Aus diesem Grund, muss ein Weg gefunden werden, um die „aktiveren“ Älteren zu erreichen.

²⁷ RdErl. d. Innenministeriums v. . .2006-41-61.03.01-3; Entwurf einer Neufassung Stand 14.09.2006

²⁸ Handbuch Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung der Polizei NRW

Eine Möglichkeit der Polizei wäre, mit Altentreffs und Seniorenclubs sowie mit dem Seniorenbeirat zusammen zu arbeiten.²⁹

Eines der Ziele, die die Verkehrsunfallprävention in Bezug auf Senioren verfolgt besteht darin, die Sicherheit für ältere Menschen im Straßenverkehr durch Maßnahmen zum Ausgleich altersbedingter körperlicher und geistiger Einschränkungen zu erhöhen. Senioren sollten mögliche altersbedingte Einschränkungen, die Auswirkungen von Medikamenteneinnahme und dem daraus resultierenden erhöhten Risiko bewusst gemacht und Möglichkeiten aufgezeigt werden, durch geeignete technische und medizinische Maßnahmen Vorsorge zu treffen. Unter die geeignete medizinische Vorsorge fallen regelmäßige ärztliche Untersuchungen, denen sich Senioren unterziehen sollten.²⁹ Als technisches Hilfsmittel beim Führen eines Kraftfahrzeuges können z.B. größere Spiegel oder erhöhte Sitze dienen. Auf die altersspezifischen Risiken von Senioren sollten auch jüngere Verkehrsteilnehmer in entsprechenden Veranstaltungen, mit dem Ziel, ein vorsichtiges und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr zu erreichen, hingewiesen werden.

Ein weiteres Ziel besteht darin, dass Senioren lernen, ihr Fahrverhalten an ihre Fähigkeiten und persönliche Empfindlichkeit, sowie an Aspekte wie z.B. das Wetter anzupassen.

Zudem sollte erreicht werden, dass ältere Leute alternative Verkehrsmittel, wie z.B. ÖPNV, nutzen, wenn sie sich nicht in der Verfassung fühlen, selber ein Kraftfahrzeug zu führen oder bestimmte Einschränkungen ihnen dies erschweren.²⁹

Weiterhin sollte in Veranstaltungen der Verkehrssicherheitsberater auf allgemeine Verkehrsvorschriften, insbesondere auch auf rechtliche Neuerungen eingegangen werden.²⁹

Eine meiner Meinung nach sehr wichtige Maßnahme ist die Darstellung von Gefahrenquellen im unmittelbarem örtlichen Lebensumfeld der Betroffenen. Auf diese Möglichkeit gehe ich später anhand des Beispiels Mönchengladbach ein.

²⁹ Handbuch Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung der Polizei NRW

Besondere Notwendigkeit besteht darin, die ab 75-jährigen in die Verkehrssicherheitsarbeit einzubeziehen, da in diesem Alter, wie oben bereits dargestellt, das Risiko in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, gerade bei den Männern, erheblich ansteigt.

5.2 Mögliche Maßnahmen in Zusammenarbeit der Polizei mit anderen Organisationen

Neben oben aufgezeigten Maßnahmen, die die Polizei selber treffen kann, gibt es verschiedene Organisationen, die Projekte und Seminare speziell für Senioren anbieten, um deren Verkehrssicherheit zu erhöhen bzw. zu erhalten. Teilweise werden diese von der Polizei unterstützt.

Zum Einen bietet der DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) das speziell für Senioren entwickelte Programm „Ältere aktive Kraftfahrer“ (ÄaK) an, das ich hier kurz vorstellen möchte. An diesem Programm kann jeder ab 60 Jahren teilnehmen und es werden selbstgewählte Themen und Probleme der Teilnehmer rund um die Verkehrswelt, das Fahrzeug, Verkehrsrecht und den Fahrer angesprochen. Das Programm besteht aus vier aufeinanderfolgenden Gesprächskreisen, die von speziell ausgebildeten Moderatoren geleitet werden und sich mit der Hauptfrage beschäftigen: „Wie kann ich mir als älter werdender Mensch eine möglichst sichere Mobilität erhalten?“³⁰

Nach einer Einführungsveranstaltung, in der die Teilnehmer Ihre Erfahrungen, Einstellungen und Erwartungen darstellen können, beschäftigt sich der Gesprächskreis „Technik“ mit technischen Neuerungen bei Kraftfahrzeugen und gibt unter anderem Ratschläge für den Kauf eines Kraftfahrzeugs.³⁰

Der Gesprächskreis „Recht“ geht auf Verkehrsvorschriften ein und erläutert insbesondere rechtliche Neuerungen.³⁰

In dem Gesprächskreis „Mensch“ können die Teilnehmer lernen, wie sie mit ihren persönlichen Fähigkeiten und Schwächen umgehen

³⁰ Moderatorenhandbuch des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

können und ob es evtl. für den Einzelnen sinnvoller wäre, andere Verkehrsmittel als das eigene Kraftfahrzeug zu nutzen.³⁰

Nach diesem theoretischen Teil hat jeder Teilnehmer die Möglichkeit, mit dem Moderator einen Termin zu einer Fahrstunde zu vereinbaren, um das theoretisch Erlernete unter Anleitung in die Praxis umzusetzen.³¹

Auch die Deutsche Verkehrswacht bietet, mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, seit Jahren Projekte und Maßnahmen an, um das Verkehrsunfallrisiko von Senioren zu reduzieren. Hierunter fallen z.B. moderierte Informationsveranstaltungen, in denen potentielle Unfallgefahren dargestellt werden und Hilfestellung bei der Bewältigung täglicher Wege und komplexer Situationen gegeben wird. Es soll erreicht werden, dass Senioren weiter mobil bleiben können.³²

Weiterhin ist die Deutsche Verkehrswacht auch an den örtlichen Verkehrssicherheitstagen beteiligt, die bundesweit stattfinden. Hier besteht die Möglichkeit für Senioren, Seh- oder Reaktionstests zu machen, sowie ihre Fahrfähigkeit an Fahrsimulatoren oder in Sicherheitstrainings zu überprüfen.³²

Auch der ADAC bietet spezielle Seminare für Senioren an. Darunter fällt zum Einen das Seminar „Senioren am Steuer“, in denen die Teilnehmer lernen, die eigenen Fähigkeiten richtig einzuschätzen. Hier wird auch auf neue Kfz-Technik und Rechtsvorschriften eingegangen, sowie auf medizinisch-psychologische Aspekte. Die Teilnahme an diesem Seminar ist kostenlos.³³

Zum Anderen bietet der ADAC Seniorentrainings an, die sich am klassischen Sicherheitstraining orientieren. Dort werden Verhalten und Grenzen des eigenen Fahrzeugs in verschiedenen Situationen getestet und Techniken geübt, um Gefahrensituationen zu bewältigen. Auch in diesem Training wird auf neue Techniken eingegangen, wie z.B. ABS oder ESP.³³

³¹ Moderatorenhandbuch des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

³² Zeitschrift „Das Magazin der Deutschen Verkehrswacht: Mobil bleiben aber sicher“ zum Thema Senioren und Verkehrssicherheit“, S 15

³³ www.adac.de

Eine besondere Bedeutung kommt auch den Medien, wie z.B. der Zeitschrift „Apothekenumschau“, zu, die auf altersbedingte Einschränkungen hinweisen können. Allgemein können Ärzte und Apotheker dabei mitwirken, Senioren auf Risiken im Alter im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr hinzuweisen.

Zuletzt arbeitet die Polizei natürlich auch mit den Straßenverkehrsbehörden zusammen, die Auflagen und Beschränkungen erteilen können und letztendlich auch die Fahrerlaubnis entziehen können, wenn die Fahrtüchtigkeit des Einzelnen nicht mehr gegeben ist.

5.3 Verkehrsunfallprävention für Senioren am Beispiel der Stadt Mönchengladbach

Die Polizei Mönchengladbach arbeitet im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit verschiedenen Institutionen zusammen. Folgende Partner arbeiten seit ungefähr 15 Jahren zusammen:

- Verkehrswacht Mönchengladbach
- Kommissariat Vorbeugung
- Verkehrssicherheitsberatung
- städtische Hardterwaldklinik
- Stadt Mönchengladbach
- NVV-AG³⁴

Ich möchte am Beispiel der Stadt Mönchengladbach zeigen, was und wieviel im Bereich der Senioren, insbesondere der als Kraftfahrzeugführer, im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit getan wird. Polizeioberkommissar Erwin Hanschmann, einer der Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach, hat mir in einem Interview dargestellt, was in Mönchengladbach getan wird, um Senioren zu beraten und Ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

In Mönchengladbach bildet die Gruppe der Senioren neben den Kindern ein Problemfeld. Im vergangenen Jahr verunglückten dort insgesamt 155 Senioren, davon 27 als Pkw-Fahrer, 11 als Fahrer motorisierter Zweiräder und 3 als Führer von Lkw. Von insgesamt vier getöteten Menschen bei Verkehrsunfällen in Mönchengladbach waren drei Senioren. Das sind erschreckend hohe Zahlen, weswegen in diesem Bereich besondere Notwendigkeit besteht, im

³⁴ aus einem Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach

Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit auf die Senioren einzugehen.³⁴

POK Hanschmann betreut seit zehn Jahren insgesamt 31 Seniorenclubs zu denen er mindestens einmal im Jahr fährt, um dort mit den Senioren über Ihre Erfahrungen und Probleme zu reden. Ein weiterer Seniorenclub kommt voraussichtlich demnächst dazu. Zwei seiner Kollegen betreuen zusätzlich noch etwa 25 Seniorenclubs.³⁴

In einem Seniorenclub treffen sich ungefähr einmal im Monat Senioren, um Kaffee zu trinken, zu erzählen und Erfahrungen auszutauschen. Solche Clubs werden unter anderem von der Kirche, den Johannitern oder von z.B. Betreutem Wohnen gegründet. Der Kontakt zu einem Verkehrssicherheitsberater entsteht, indem der Club selber ein Interesse daran hat, sich über Gefahren im Straßenverkehr zu informieren und den Kontakt aufnimmt oder aber indem der Verkehrssicherheitsberater von sich aus auf die Senioren zugeht und Ihnen anbietet, einmal zu einer Gesprächsrunde zu kommen.³⁵

Bei den Besuchen ist es wichtig, den richtigen Weg zu finden, um an die Senioren heran zu kommen. Wenn der Verkehrssicherheitsberater einen strikt geplanten Vortrag halten würde, wäre das wenig effektiv. Mit Statistiken und lauter Zahlen und Fakten kommt man bei dieser Altersgruppe nicht weit, so POK Hanschmann. Die Senioren fühlen sich so nicht angesprochen. Es kommt insbesondere darauf an, Sie selber erzählen zu lassen und Sie Ihre Erfahrungen und Probleme mitteilen zu lassen. Ihnen sind z.B. die zu kurze Ampelphase der nahe gelegenen Ampel wichtig, nicht aber der Verkehrsunfall, den irgendein Senior in einer ganz anderen Stadt verursacht hat. So etwas verbinden Sie nicht mit sich selber, denn schließlich fühlt man sich selbst noch nicht alt.³⁵

Es ist wichtig, die Senioren mit Argumenten zu überzeugen, z.B. auf bestimmte Veränderungen bei sich selbst zu achten und Verhaltensweisen als Konsequenz darauf zu ändern. Man darf Ihnen nicht direkt sagen, dass Sie etwas falsch machen oder was genau sie

³⁵ aus einem Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach

ändern sollen. Das wichtigste ist, die Senioren durch Argumentation und anschauliche Beispiele dazu zu bewegen, selber auf sich zu achten und für sich selbst Entscheidungen zu treffen, wenn im Straßenverkehr etwas nicht mehr ganz so klappt.³⁵

POK Hanschmann nannte ein Beispiel von einem 84-jährigen Mann, der zwar noch Pkw fuhr, aber für sich selbst entschieden hatte, nicht mehr bei Dunkelheit oder bei Regen zu fahren. Das sei das Beste, was man erreichen kann, sagte der Verkehrssicherheitsberater. Dieser Mann habe für sich selbst erkannt, dass er in bestimmten Bereichen Schwächen hat und habe daraus Konsequenzen gezogen. Was wolle man mehr?³⁵

Ein Nachteil bei den Seniorenclubs ist allerdings, dass dort immer dieselben Leute angesprochen werden, da relativ wenig neue Mitglieder eintreten. Zudem finden sich unter den Senioren in den Clubs relativ wenig Kraftfahrzeugführer, da viele nur als Fußgänger oder Fahrradfahrer am Straßenverkehr teilnehmen.³⁶

Speziell für Senioren finden zudem regelmäßig Busfahrten statt, in denen Mitglieder aus Seniorenclubs Gefahrenstellen für ältere Menschen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr, Verkehrsunfallstellen sowie auch Sehenswürdigkeiten im Stadtgebiet gezeigt werden. Die Clubs werden zu der Busfahrt eingeladen und mittags zu einer zweistündigen Fahrt durch das Stadtgebiet am Seniorenclub abgeholt. Bei der Fahrt werden sie durch einen Verkehrssicherheitsberater begleitet. Anschließend geht es gemeinsam in die Hardterwaldklinik, wo der Chefarzt der Geriatrie, Dr. Holger Lange, bei Kaffee und Kuchen zum Thema „Der ältere Mensch im Straßenverkehr“ einen Power-Point-Vortrag hält. In diesem Vortrag geht er speziell auf das Hören, Sehen und Bewegen im Alter ein und erläutert Veränderungen von Auge und Ohr im Alter. Zusätzlich werden Nebenwirkungen und Auswirkungen auf die Verkehrsteilnahme durch die Einnahme von Medikamenten dargestellt. Nach dem Vortrag, der ungefähr 1 ¼ Stunden dauert, haben die Teilnehmer eine ¼ Stunde Gelegenheit, dem Arzt sowie dem Verkehrssicherheitsberater Fragen zu stellen. Zum Schluss werden Sie

³⁶ aus einem Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach

dann wieder von der Hardterwaldklinik zum Seniorenclub zurückgefahren.³⁶

Neben den Besuchen in den Seniorenclubs und den Busfahrten versuchen die Verkehrssicherheitsberater auch auf anderen Wegen, Senioren, die sich aktiv im Straßenverkehr bewegen, zu erreichen.

So findet in Mönchengladbach ein bis zwei mal im Jahr ein Verkehrssicherheitstag statt, bei dem diese Altersgruppe die Möglichkeit hat, kostenlos Seh- und Hörtests und auch Reaktionstests zu machen. An diesen Tagen nehmen immer sehr viele Senioren teil, so POK Hanschmann. Viele seien auch über die Ergebnisse bei den Tests erschrocken, würden allerdings trotzdem nichts ändern, erzählte mir der Verkehrssicherheitsberater. Er hoffe aber, dass der oder die ein oder andere doch noch über individuelle Schwächen nachdenke, und für sich daraus resultierende Konsequenzen ziehe.³⁶

Neben diesen jährlich stattfindenden Verkehrssicherheitstagen wird im August dieses Jahres ein Tag unter dem Thema „Mobil aber sicher“ für Senioren in der Hardterwaldklinik organisiert. Mit Unterstützung von Dr. Lange, Presse und Medien wird dieser sehr groß aufgezogen werden. Dort wird dann auch die Möglichkeit bestehen, kostenlose Tests zu machen, um zu sehen, wie gut man noch sieht, hört oder reagiert.³⁷

Dr. Lange, arbeitet sehr intensiv mit den Verkehrssicherheitsberatern zusammen. Er sensibilisiert seine Patienten für Gefahren, die im Alter durch Leistungseinbußen oder Medikamenteneinnahme entstehen können und gibt Ihnen Tipps für z.B. ein für Sie besser geeignetes Auto. Demnächst wird Dr. Lange Ärztefortbildungen geben, in denen er erreichen möchte, dass z.B. Hausärzte darauf achten, mit Ihren Patienten über diese Problemfelder zu reden und Sie auf Nebenwirkungen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr bei der Einnahme von Medikamenten hinzuweisen.³⁷

Im Großen und Ganzen wird in Mönchengladbach sehr viel im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren getan, um Ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

³⁷ aus einem Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach

³⁸ www.bfu.ch/pdf/seniorenlenker.pdf

6 Fazit

6.1 Macht eine starre gesetzliche Regelung zur Führerscheinsabgabe Sinn?

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass Verkehrsteilnehmer mit zunehmendem Alter aufgrund natürlicher Leistungseinbußen gefährdeter sind. Doch kann man das an einem bestimmten Alter festmachen?

Es ist schon öfter in der Öffentlichkeit darüber diskutiert worden, regelmäßige ärztliche Untersuchungen verpflichtend zu machen, um die Fahrtüchtigkeit ab einem bestimmten Alter nachzuweisen. Oder aber direkt mit dem Erreichen einer festgelegten Altersgrenze den Führerschein ganz abgeben zu müssen.

In der Schweiz z.B. gilt man ab 70 Jahren als Senior und muss seine Fahrtüchtigkeit ab diesem Zeitpunkt alle zwei Jahre von einem Arzt bestätigen lassen.³⁸

Franz Müntefering, der frühere Verkehrsminister, hat einmal eine Umfrage durchgeführt und unter anderem Senioren gefragt, was Sie davon halten würden, wenn man ab einem bestimmten Alter alle zwei Jahre zu einer Art „Gesundheits-TÜV“ müsste, um überprüfen zu lassen, ob man noch fahrtüchtig ist. Die Mehrheit der Befragten war eindeutig für solch eine Regelung. Allerdings wurde es damals nicht durchgesetzt, weil Verbände wie der ADAC und andere dagegen waren.³⁹

Wie man sieht gibt es sehr gegensätzliche Meinungen zu diesem Thema. Der oben genannte ADAC z.B. lehnt solch eine Regelung aus dem Grund ab, da es seiner Meinung nach unnötig ist, wenn man sich die Verkehrsunfallzahlen ansieht. Er empfiehlt ab einem bestimmten Alter lediglich regelmäßige Kontrollen beim Augenarzt und setzt dabei auf die Eigenverantwortung des Einzelnen.⁴⁰

Auch Senioren selber stehen sehr unterschiedlich zu diesem Thema. Während die Einen bereitwillig ihren Führerschein abgeben, wenn

³⁹ aus einem Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater in Mönchengladbach

⁴⁰ www.himmelreich-dr.de

Sie merken, dass es Probleme bei Ihrer Teilnahme am Straßenverkehr gibt, würden die Anderen nie auf den Gedanken kommen, irgendwann einmal freiwillig auf die Nutzung des Kraftfahrzeuges zu verzichten.

Meiner Meinung nach sollte ab einem bestimmten Alter, sagen wir 65 Jahren, ein regelmäßiger Arztbesuch zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit Pflicht werden, wie dies in der Schweiz und hier bei uns ja auch bei z.B. dem Lkw-Führerschein bereits der Fall ist. Natürlich kann man nicht sagen „Mit einem Alter von 72 Jahren kann man nicht mehr Auto fahren“ oder ähnliches und ich finde es würde auch zu weit gehen, den Führerschein mit dem Erreichen einer bestimmten Altersgrenze abgeben zu müssen. Aber wir werden nun einmal nicht jünger und niemand kann sich von oben erläuterten Leistungseinbußen freisprechen. Jeder wird irgendwann alt und nimmt eigene Veränderungen nicht unbedingt objektiv wahr. Deswegen bin ich der Meinung, dass regelmäßige Untersuchungen ab einem bestimmten Alter nicht schaden und nur der Sicherheit der Betroffenen selber und der anderer Verkehrsteilnehmer dienen.

6.2 Verhaltenstipps für Senioren

In dieser Seminararbeit habe ich erläutert, welche körperlichen und geistigen Einschränkungen mit zunehmendem Alter auftreten und dass Senioren dadurch im Straßenverkehr gefährdet sind. Die Tatsache, dass diese Gruppe seltener in Verkehrsunfälle verwickelt ist, lässt sich unter anderem damit erklären, dass Sie die Einschränkungen durch ihre jahrelange Erfahrung und entsprechende Entscheidungen kompensieren. Senioren fahren generell vorsichtig, rücksichtsvoll und mit angepasster Geschwindigkeit. Dies kann allerdings trotzdem zu Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer führen und so evtl. auch zu gefährlichen Situationen, wenn z.B. waghalsige Überholmanöver innerorts gestartet werden, weil der Vorfahrende mit 30 km/h durch die Ortschaft „kriecht“. Wenn man selber nicht mehr in der Lage ist, das Fahrzeug so zu führen wie früher, sollte man spätestens dann einen Arzt aufsuchen und z.B. seine Sehfähigkeit überprüfen lassen. Oft sind es solche Veränderungen, die mit der richtigen Behandlung leicht ausgeglichen werden können.

Doch was können Senioren noch tun, um ihre Gefährdung im Straßenverkehr zu reduzieren?

Ich werde hier einige Verhaltenstipps darstellen, die Senioren hilfreich sein können, weiterhin mobil zu bleiben.

Wichtig ist es, seinen Gesundheitszustand regelmäßig kontrollieren zu lassen und sein Verhalten an seine persönliche Empfindlichkeit und an das Wetter und sonstige Faktoren anzupassen. Wenn man sich einmal nicht so gut fühlt, sollte man Alternativen, wie öffentliche Verkehrsmittel nutzen und das eigene Auto besser stehen lassen. Der ÖPNV ist immerhin die sicherste Mobilitätsform. Doch diese Möglichkeit der Fortbewegung wird von Senioren oft nicht gerne gewählt, weil sie schlecht zugänglich ist und lange Fußwege zurückgelegt werden müssen.⁴¹

Es gibt auch sogenannte Check-Listen, mit denen man selber grob kontrollieren kann, ob z.B. das Sehvermögen nachgelassen hat. Man sollte sich unter anderem Gedanken machen, wenn man ein Kennzeichen aus 40 Metern Entfernung nicht mehr lesen kann oder bei Dämmerung oder Dunkelheit stärker geblendet wird als früher.⁴²

Zudem gibt es Fahreignungschecks für Senioren. Solch einen Test bietet z.B. das Institut für Arbeits- und Sozialhygiene an. Dort kann man durch Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen den Ist-Zustand seiner Fähigkeiten analysieren lassen und Hinweise erhalten, um die eigene Leistungsfähigkeit im Sinne der persönlichen Sicherheit zu verbessern bzw. zu erhalten.⁴³

Längere Fahrten sollten möglichst am Tag vorher ausführlich geplant werden und im Routenplaner sollte z.B. nicht die „schnellste Route“ sondern eher die „autobahnfreie“ Variante gewählt werden. Man sollte genug Zeit für die Strecken einplanen und öfters Pausen einlegen. Ältere Kraftfahrer sollten es vermeiden, zu Stoßzeiten oder aber nachts oder bei schlechtem Wetter zu fahren.

Es gibt mehrere geeignete Hilfsmittel in Pkw, die helfen, Einschränkungen auszugleichen. Hier gibt es z.B. Autos, bei denen sich die Türen weiter öffnen lassen und so das Ein- und Aussteigen erleichtern. Weiterhin gibt es spezielle Ausführungen von Armaturen-

⁴¹ www.uni-essen.de ; Autor: Maria Limbourg

⁴² Zeitschrift „Das Magazin der Deutschen Verkehrswacht: „Mobil bleiben aber sicher“ zum Thema Senioren und Verkehrssicherheit“, S.13

⁴³ www.ias-stiftung.de

brettern, die besser lesbar sind oder aber größere Griffe und Schalter, die leichter bedient werden können.⁴⁴

Beim Kauf eines Autos sollten Senioren unter anderem darauf achten, dass der Sitz in alle Richtungen, sowie das Lenkrad verstellbar und die Digitalanzeigen gut lesbar sind.⁴⁴

Dies waren einige von vielen weiteren möglichen Tipps, die es Senioren ermöglichen können, individuelle Leistungsveränderungen zu erkennen und damit umzugehen.

Einerseits bin ich durch die Ausarbeitung dieser Seminararbeit zu der Erkenntnis gekommen, dass die Zielgruppe der ab 65-jährigen, entgegen meiner bisherigen Meinung, keineswegs auffallend häufig in Verkehrsunfälle verwickelt ist oder diese verursacht.

Andererseits war ich mir bisher nicht der vielen möglichen altersbedingten Leistungseinbußen bewusst, die bei der Teilnahme am Straßenverkehr durchaus enorm gefährlich werden können.

Ich bin zu dem Schluss gekommen, dass es sehr wichtig ist, Verkehrsunfallprävention für Senioren zu betreiben, und dabei besonders darauf zu achten, dass auch die Kraftfahrzeugführer in diesem Alter erreicht werden.

Als Resümee möchte ich festhalten, dass Senioren auf Veränderungen Ihrer Fähigkeiten achten und diese durch regelmäßige Arztbesuche kontrollieren lassen sollten. Dies ist meiner Meinung nach enorm wichtig, um sich selbst und Andere nicht zu gefährden. Wenn man merkt, dass es mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges nicht mehr klappt, sollte man zu seiner eigenen Sicherheit und der Anderer den Führerschein abgeben und lieber alternative Verkehrsmittel nutzen. Doch wenn man im Alter oben genannte Ratschläge beherzigt, kann das vielleicht eine längere sichere aktive Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrzeugführer ermöglichen.

7 Quellenverzeichnis

Internetadressen:

⁴⁴ Zeitschrift „Das Magazin der Deutschen Verkehrswacht: „Mobil bleiben aber sicher“ zum Thema Senioren und Verkehrssicherheit“, S.6

- www.adac.de
- www.bfu.ch/pdf/seniorenlenker.pdf
- www.himmelreich-dr.de
- www.destatis.de
- www.ias-stiftung.de
- www.im.nrw.de
- www.landtag.nrw.de
- www.sueddeutsche.de
- www.uni-essen.de
- www.wikipedia.de

Andere Quellen:

- IM NRW/ IAF NRW/ BZ Neuss 2006 Verkehrsunfallprävention für Seniorinnen und Senioren
- Interview mit POK Erwin Hanschmann, Verkehrssicherheitsberater aus Mönchengladbach
- Magazin der Deutschen Verkehrswacht „Mobil bleiben aber sicher“ zum Thema Senioren und Verkehrssicherheit
- Moderatorenhandbuch des Deutschen Verkehrssicherheitsrates zum Programm „Ältere aktive Kraftfahrer“
- RdErl. d. Innenministeriums v. . . . 2006-41-61.03.01-3 Stand 14.09.2006
- Servus
- Unterlagen aus dem Fach Verkehrsmanagement

8 Selbstständigkeitserklärung

„Ich versichere, dass ich die Seminararbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.“

Erkelenz, den 05.03.07

S. Zimmermann

9 Anhang

Statistiken:

- Verunglückte Senioren (ab 65 Jahre) 2002-2006
- Senioren (ab 65 Jahre) 2001-2005
- Servus-Ausdruck: Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung, Alter und Folgen – Seite 1, aktive Teilnahme
- Altersgruppenbetrachtung „Junge Fahrer“ (18-24 Jahre) 2002-2006
- Altersgruppenbetrachtung Senioren (ab 65 Jahre) 2002-2006
- Häufigkeitszahlen in NRW verunglückte 18-24-jährige 2001/2002
- Häufigkeitszahlen in NRW verunglückte Senioren (ab 60 Jahre)
- Senioren als Unfallbeteiligte (ohne Kat. 5)
- Verunglückte Senioren – Mehrjahresvergleich (Mönchengladbach)
- Anzahl der Getöteten (Mönchengladbach)