

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

- Senioren als Kraftfahrzeugführer -

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

**vorgelegt von
Daniel van Bebber, KA, Kurs: P 08/02
Duisburg, Juli 2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Begriffserläuterungen	4
2.1 Senior	4
2.2 Mobilität	5
2.3 Verkehrssicherheitsarbeit	5
3 Daten & Fakten	5
4 Mobilität: Grundrecht u. Lebensnotwendigkeit	7
5 Wodurch stellen Senioren als Kraftfahrzeugführer Gefahren im Straßenverkehr dar?	9
5.1 Physische und psychische Schwächen im Alter	9
5.2 Die Komplexität des Straßenverkehrs	10
5.3 Der Generationenkonflikt	11
6 Grundrechtskollisionen	12
7 Präventionsansätze	13
7.1 Engineering	14
7.2 Enforcement	15
7.3 Economy & Encouragement	18
7.4 Education	19
8 Präventionsarbeit mit Senioren ... Aber wie kann man sie erreichen?	21
Fazit	23
Abkürzungsverzeichnis	25
Quellenverzeichnis	26
Selbstständigkeitserklärung	30

1 Einleitung

Der heutige Straßenverkehr stellt ein hoch komplexes System dar. In diesem treffen Verkehrsteilnehmer unterschiedlichster Altersgenerationen mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln auf einen vielschichtig gestalteten Verkehrsraum mit ausgeprägtem Regelsystem aufeinander. Unter diesem Gesichtspunkt stellt es im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit eine stetig neue Herausforderung dar die genannten Faktoren in Einklang zu bringen, um ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten und dabei jedem Verkehrsteilnehmer gleichermaßen gerecht zu werden.¹ Noch ist die Situation so, dass die Risikogruppe der jungen Fahrer die Statistik mit den meisten Verkehrstoten und Schwerverletzten anführt.² Hierbei sollte allerdings nicht außer Acht gelassen werden, dass mit Blick auf den demografischen Wandel die Altersgruppe der dritten Generation, die Risikogruppe Senior, immer weiter in den Fokus öffentlichen Interesses rückt. Somit könnte die Gruppe der jungen Fahrer schon bald durch die Senioren abgelöst werden.³ Eine Vielzahl älterer Menschen wird in ihrem Alter zunehmend mit körperlichen und geistigen Schwächen konfrontiert, welche im direkten oder indirekten Zusammenhang Auswirkungen auf deren Fahrverhalten und damit auf die Verkehrssicherheit haben können.⁴ Ferner müssen sie sich mit dem komplexen System des Straßenverkehrs auseinandersetzen, was in Verbindung mit auftretenden Altersschwächen die Sicherheit des Verkehrs weiter beeinträchtigt.⁵ Nicht zuletzt kündigt sich auch im bevorstehenden Generationenkonflikt ein Problem an, das von Ignoranz und Rücksichtslosigkeit jüngerer Verkehrsteilnehmer geprägt sein wird. All diese Problemfaktoren beeinflussen die Verkehrssicherheit enorm und stellen im Hinblick auf den

¹ vgl. BASt, Heft M 131, S. 29f.

² vgl. SERVUS

³ vgl. Allianz Deutschland AG, S. 69ff.

⁴ vgl. Limbourg/Matern, S. 30

⁵ vgl. Limbourg/Matern, S. 451

demografischen Wandel ein stetig wachsendes Gefahren- und Konfliktpotential dar.⁶ Aber wie soll darauf reagiert werden und welche Präventionsansätze lassen sich zur Eindämmung dieses Problems finden? Auf die Beantwortung dieser Frage möchte ich im Verlauf meiner Seminararbeit eingehen. Zu Beginn habe ich jedoch erst einmal entsprechende Unfallzahlen und Fakten im Rahmen einer statistischen Auswertung dargelegt. Im Anschluss daran bin ich auf die Notwendigkeit von Mobilität und die Ursachen des Gefahrenpotentials älterer Kraftfahrzeugführer eingegangen. Nachdem die Kollision von Grundrechten im Straßenverkehr erläutert wurde, habe ich über diverse Präventionsansätze hin, Möglichkeiten der Kontaktaufnahme und Übermittlung entsprechender Vorbeugungsprojekte aufgezeigt. Den Schluss meiner Arbeit bildet ein Resümee in dem die Kernaussagen noch einmal reflektiert werden und meine eigene Meinung zum Ausdruck gebracht wird.

2 Begriffserläuterungen

2.1 Senior

Die Bezeichnung Senior kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „*der Ältere*“⁷. In der Verkehrsunfallstatistik NRW wurden Menschen bis zum Jahr 2002 als Senior betitelt, wenn sie das 60. Lebensjahr vollendet hatten. Aufgrund der steigenden Lebenserwartung der Menschen wurde diese Grenze jedoch auf 65 Jahre heraufgesetzt. Folglich trifft die Bezeichnung Senior auf solche Menschen zu, die das 65. Lebensjahr vollendet haben.⁸

⁶ vgl. BASt, Heft M 131, S. 30f.

⁷ Brockhaus, S. 65

⁸ vgl. Huppertz, S. 2

2.2 Mobilität

Mobilität leitet sich aus dem lateinischen Wort „*mobilitas*“⁹ ab und bedeutet Bewegung oder Beweglichkeit. Die Verkehrsmobilität als spezielle Unterform der Mobilität umfasst dabei u.a. die außerhäusliche Ortsveränderung von Personen im öffentlichen Verkehrsraum, die mit einem bestimmten geografischen Ziel verbunden ist. Ziel kann hierbei auch der Ort von Aktivitäten wie z.B. „*Wohnen, Arbeiten [oder] Einkaufen*“¹⁰ sein.¹¹

2.3 Verkehrssicherheitsarbeit

Der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit ist „*die Bekämpfung von Hauptunfallursachen*“¹². In diesem Zusammenhang umfasst Verkehrssicherheitsarbeit „*alle Bemühungen und Tätigkeiten [...] die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen*“.¹³ Allgemeine Ziele sind ein Abbau von Gefährdungen im Straßenverkehr, das Verkehrsverhalten anderer sicherer zu gestalten sowie eine Senkung der Unfallzahlen und Folgen.¹⁴ Maßnahmen, die zur Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit und in diesem Sinne zur Erreichung der Ziele herangezogen werden, lassen sich im Wege von vier Kategorien, den so genannten vier „E“ der Verkehrssicherheitsarbeit, darstellen.¹⁵ Auf eine genauere Beschreibung der vier „E“ wird später in Kapitel 7 eingegangen.

3 Daten & Fakten

⁹ [Internetquelle 1](#)

¹⁰ [Internetquelle 2](#)

¹¹ vgl. [Internetquelle 3](#)

¹² [Internetquelle 4](#)

¹³ BASt, Heft 44, S. 8

¹⁴ vgl. Baier u.a., S. 4

¹⁵ vgl. Limbourg/Matern, S. 441

Momentan weist die Bundesrepublik Deutschland eine Gesamtbevölkerung von ca. 81,5 Millionen Menschen auf. Davon ist dem Land NRW ein Bevölkerungsanteil von ca. 17,8 Millionen Menschen zuzurechnen, was umgerechnet einem prozentualen Anteil von ca. 22 % entspricht. Der Anteil an Senioren in NRW liegt hierbei bei ca. 3,6 Millionen und somit rund 20,2 %.¹⁶ Von diesen sind ungefähr 80 % im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis.¹⁷ Im Jahr 2009 konnte eine Summe von 560.034 Verkehrsunfällen verzeichnet werden¹⁸ Dabei kam es zu insgesamt 64.996 Verunglückten aktiven Verkehrsteilnehmern. Die Seniorenbeteiligung hierbei betrug 2.417 Verunglückte, welche als aktive Fahrer mit dem PKW in einem Unfall verwickelt waren. Darunter fallen 1.853 leichtverletzte, 526 schwerverletzte und 38 getötete Senioren. Im Vergleich dazu weisen die jungen Fahrer im Alter von 18 bis 25 Jahren eine Verunglücktenzahl von 6.726 auf. Damit verunglücken die jungen Fahrer ungefähr dreimal so häufig wie die Senioren.¹⁹ Zur Beurteilung des Unfallrisikos muss allerdings auch die Fahrleistung mit herangezogen werden. Kraftfahrzeugführer mit einer Fahrleistung unter 3.000 km im Jahr haben ein erhöhtes Unfallrisiko, insbesondere wenn es sich dabei um ältere Menschen handelt.²⁰ Grundsätzlich erbringen Senioren eine geringere Fahrleistung als jüngere Kraftfahrzeugführer. Im durchschnitt legen sie jährlich ca. 5.000 km zurück. 30 bis 40 Jährige im Vergleich, um die 15.000 km.²¹ Senioren über 75 Jahren wird hierbei ein besonderes hohes Unfallrisiko zuteil, da sie insgesamt weniger fahren als andere Altersgruppen. Mitunter ein Grund hierfür ist, dass *„ältere Menschen mit Leistungsdefiziten häufig ihre Fahrleistung reduzieren.“*²² Die Unfall-

¹⁶ vgl. [Internetquelle 5](#)

¹⁷ Limbourg/Matern, S. 188

¹⁸ Verkehrsunfallstatistik 2009, Kreispolizeibehörde Kleve, S. 11

¹⁹ vgl. SERVUS

²⁰ vgl. Limbourg/Matern, S. 195

²¹ vgl. Limbourg/Matern, S. 191

²² Limbourg/Matern, S. 195f.

ursachen bei Verkehrsunfällen mit Senioren als Hauptverursacher sind überwiegend Vorfahrtsverletzungen, Fehlverhalten beim Wenden sowie Ein- und Ausfahren und Fehler beim Abbiegen.²³

Im Zuge des demografischen Wandels werden die Senioren in NRW um das Jahr 2040 einen zahlenmäßigen Höchststand erreichen und einen Anteil von rund 32 % an der Gesamtbevölkerung in Deutschland einnehmen.²⁴ Hierbei wird prognostiziert, dass bis zum Jahr 2030 über 90 % der Senioren im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein werden, wobei auch die entsprechende Verfügbarkeit von PKW ständig ansteigt. Im Rahmen dieser Entwicklung und in Anbetracht der Tatsache, dass der heutige Senior zunehmend älter wird, ist zu erwarten, dass bis zum Jahr 2040 noch ein sehr großer Teil der Senioren „hoch mobil“²⁵ und die meisten im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein werden.²⁶ In Bezug auf diesen Verlauf ist es nicht von der Hand zu weisen, dass Senioren zukünftig auch einen größeren Teil an aktiven Autofahrern bilden werden und in Folge dessen auch häufiger als Unfallverursacher und Verunglückte bei Verkehrsunfällen in Erscheinung treten werden. Damit stellen sie nicht nur für sich, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer eine ständig steigende Gefahr im Straßenverkehr dar.²⁷

4 Mobilität: Grundrecht u. Lebensnotwendigkeit

Mobilität, egal ob als Fußgänger, Radfahrer oder Kraftfahrzeugführer, ist ein Grundbedürfnis und im Sinne des westlichen Wertesystems auch Grundrecht eines jeden Menschen.²⁸ Gemäß Art. 2 (1) Grundgesetz hat „Jeder [...] das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die

²³ vgl. [Internetquelle 6](#)

²⁴ vgl. [Internetquelle 7](#)

²⁵ [Internetquelle 8](#)

²⁶ Allianz Deutschland AG, S. 35ff.

²⁷ Allianz Deutschland AG, S. 44

²⁸ vgl. [Internetquelle 8](#)

Rechte anderer verletzt [...].²⁹ In diesem Gesetzestext ist die Allgemeine Handlungsfreiheit impliziert. Sie gilt für jeden Menschen, folglich auch unabhängig des Alters und Geschlechtes. Gewährleistet wird die Betätigungsfreiheit eines jeden Menschen, worunter auch das „Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr“³⁰ zählt.³¹ Auf die Einschränkung der Allgemeinen Handlungsfreiheit, soweit diese mit anderen Grundrechten kollidiert, wird in Kapitel 6 genauer eingegangen.

Mobilität stellt für die meisten Menschen nicht nur ein Privileg von Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstidentifikation dar. Sie wird insbesondere von Seniorinnen und Senioren zur „Befriedigung elementarer Bedürfnisse“³² benötigt und ist somit ein wichtiger Bestandteil dafür, auch im höheren Alter ein „selbstständiges Leben“³³ führen, sowie „soziale Aktivitäten und gesellschaftliche Teilhabe“³³ ermöglichen zu können. Darunter zählt zum Beispiel der Einkauf und Transport von Lebensmitteln, die Wahrnehmung von Arztbesuchen, die Pflege sozialer Kontakte von Freunden und Verwandten oder auch die Realisierung von Urlaubreisen und Freizeitgestaltungen.³⁴ Mobilität stellt also nicht nur für jüngere, sondern auch für ältere Menschen ein unverzichtbares Gut dar, das es zu erhalten gilt. Unser gesellschaftliches Ziel muss es sein, „die Wahlfreiheit zwischen den Mobilitätsalternativen [...] auch im Alter“³⁵ zu sichern.

²⁹ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Art. 2 (1)

³⁰ [Internetquelle 9](#)

³¹ Zenthöfer, S. 34

³² Limbourg/Matern, S. 81

³³ Allianz Deutschland AG, S. 33

³⁴ vgl. Limbourg/Matern, S. 81

³⁵ [Internetquelle 10](#)

5 Wodurch stellen Senioren als Kraftfahrzeugführer Gefahren im Straßenverkehr dar?

5.1 Physische und psychische Schwächen im Alter

Der Alterungsprozess betrifft jeden Menschen. Er ist etwas vollkommen Normales und gewiss „keine Krankheit“³⁶. Mit zunehmendem Alter ist jedoch festzustellen, dass bei einigen Personen mehr und bei anderen weniger körperlich-geistige Beschwerden und Mängel auftreten. Als entsprechende Beeinträchtigungen sind insbesondere eine Verschlechterung des „Seh- und Hörvermögen[s]“³⁶ als auch eine Abnahme der „Reaktionsschnelligkeit und [...] geistige[n] Verarbeitungsbereitschaft“³⁷ anzuführen. Die Dämmerungssehstärke nimmt ab und die Blendempfindlichkeit zu.³⁸ Martinshörner und Hauptöne anderer Verkehrsteilnehmer werden schlechter bis gar nicht mehr wahrgenommen.³⁹ Eine verlangsamte Motorik sowie Informationsverarbeitung kann gerade im heutigen komplexen und schnellen Straßenverkehr zu vermeidbaren Unfällen führen. Als ein wichtiges Problemfeld nicht zu vernachlässigen sind die Multimorbidität und die häufig damit verbundene Multimedikation im höheren Alter. Ein schwächeres Immunsystem ist Ursache dafür, häufiger und schwerer zu erkranken. Dabei bleibt es dann vielfach nicht nur bei einer Erkrankung sondern es treten gleich mehrere auf. Um dem Abhilfe zu schaffen oder der Krankheit gar vorzubeugen, werden oft zahlreiche Medikamente eingenommen über deren Nebenwirkung und mögliche Folgen beim Autofahren die Senioren oft gar nicht informiert sind. Folge der unbedachten Medikamenteneinnahme können „Schlappheit,

³⁶ BASt, Heft M 131, S. 42

³⁷ [Internetquelle 6](#)

³⁸ BASt, Heft M 131, S. 42

³⁹ Wittfoth, S. 5

*Krankheitsgefühl, Schläfrigkeit, Schwindel*⁴⁰ und weitere Nebenwirkungen sein, welche das Fahrverhalten, das ohnehin bereits altersbedingt beeinträchtigt ist, zunehmend negativ beeinflussen.⁴⁰

5.2 Die Komplexität des Straßenverkehrs

Nicht nur körperliche und geistige Mängel erhöhen das Unfallrisiko für Senioren im Straßenverkehr. Auch die Entwicklung des Straßenverkehrs selbst hat zu weiten Teilen eine kontraproduktive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Die Verkehrsgeschwindigkeit nimmt zu, schnellere Reaktionen und erhöhte Verarbeitungsgabe von Informationen sind erforderlich.⁴¹ Bis 2025 wird allein im Güterverkehr mit einer Verdopplung der Verkehrsleistung gerechnet. Der Personenverkehr soll bis zu 19 % zunehmen. Das bedeutet, dass zukünftig mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einer dementsprechend größeren Verkehrsdichte zu rechnen ist, wodurch dem Verkehrsteilnehmer mehr und mehr Aufmerksamkeit abverlangt wird.⁴² Der heutige Straßenverkehr birgt zum Teil komplizierte Verkehrslagen mit denen Senioren häufig schlicht weg überfordert sind. Um einige Beispiele anzuführen, lässt sich das Linksabbiegen für Kraftfahrzeuge mit gleichzeitiger Grünschalung des Fußgänger- sowie Gegenverkehrs nennen. Senioren übersehen hierbei häufig nach Beachtung des Gegenverkehrs den in gleicher Fahrtrichtung gerichteten Rad- und Fußverkehr. Gerade an diesem Beispiel lässt sich sehr schön die Diskrepanz von zunehmender Geschwindigkeit und Komplexität des Straßenverkehrs einerseits und abnehmende Reaktionsgeschwindigkeit und Verarbeitungsgabe von Senioren andererseits verdeutli-

⁴⁰ BASt, Heft M 131, S. 44

⁴¹ vgl. Limbourg/Matern, S. 248

⁴² vgl. BMVBS, S. 11

chen. Ferner lässt sich in diesem Zusammenhang auch der deutsche Schil-
derwald nennen, der dieses Phänomen weiter verstärkt.⁴³

5.3 Der Generationenkonflikt

Eine Generation zeichnet sich durch einen Geburtengang von Menschen in einem nahezu gleichen Zeitraum aus, welche alle von gemeinsamen gesellschaftlich-kulturellen Ereignissen geprägt worden sind. Daraus folgernd besitzen Menschen innerhalb einer Generation zwar individuelle, jedoch annähernd selbe Wertevorstellungen und Interessensansätze. Dieses Kriterium ist aller Regel nach kausal dafür, dass sich eine Divergenz auf kultureller, sozialer oder wirtschaftlicher Ebene zwischen den jüngeren und älteren Generationen entwickelt.⁴⁴ Bei entsprechender Fokussierung versteht man unter dieser Divergenz einen Generationenkonflikt. Dieser könnte sich zur heutigen Zeit durch die Lasten der Rentenfinanzierung und Sicherstellung medizinischer Behandlung und Pflege durch die mittlere Altersgeneration sowie deren Reaktionen hierauf gegenüber den Senioren offenbaren.

Folglich wäre eine Ausgrenzung der Senioren seitens der jüngeren Generationen zu erwarten, da diese mit Blick auf den demografischen Wandel bei derzeitigem Rentenmodell kaum dazu in der Lage sein werden, die ansteigenden Kosten kompensieren zu können.

Im Straßenverkehr bewegen sich Verkehrsteilnehmer verschiedener Altersgenerationen. Ihre unterschiedlichen Wertehaltungen, Interessenlagen und Lebensstile sind ausschlaggebend dafür, dass sie sich in unterschiedlichen verkehrsbezogenen Verhaltensweisen äußern und sich folglich in jeweils anderer Art und Weise im Verkehrsraum bewegen. So lässt sich bei jüngeren Autofahrern ein häufig impulsiveres und unausgeglicheneres Fahrverhalten feststellen als bei älteren Autofahrern, bei denen Ausgelassenheit und

⁴³ vgl. Limbourg/Matern, S. 451

⁴⁴ vgl. [Internetquelle 11](#)

zaghafte Zurückhaltung überwiegen. Käme es nun zukünftig zu einem o.g. Generationenkonflikt wäre zu erwarten, dass jüngere Generationen den Senioren verstärkt mit Ignoranz und Inakzeptanz gegenüber treten würden, was sich nicht zuletzt auch in deren Auftreten im Straßenverkehr niederschlagen würde. Die Folge wäre zum einen eine Entsolidarisierung von Senioren sowie ein Auseinanderleben der Generationen, was eine Stagnation hinsichtlich der präventiven Zusammenarbeit von Älteren und Jüngeren bedeuten würde. Zum anderen wäre anzunehmen, dass vermehrt Verkehrsunfälle auftreten, die auf rücksichtsloseres Fahrverhalten jüngerer Altersgenerationen gegenüber Älteren zurückzuführen wären.⁴⁵

6 Grundrechtskollisionen

Wie bereits festgestellt wurde, ist das Führen eines Kraftfahrzeuges aus der Herleitung der Allgemeinen Handlungsfreiheit ein Grundrechtsanspruch für jeden Menschen. Hieraus ergibt sich die Frage, inwiefern man die Mobilität mit dem Kraftfahrzeug bei eingeschränkter Verkehrstüchtigkeit gesetzlich überhaupt verbieten oder einschränken kann.

Menschen unterscheiden sich durch individuelle Interessen, Neigungen und Bedürfnisse. „*Ein Leben in der Gemeinschaft ist Begegnung*“.⁴⁶ Das bedeutet, dass auf kurz oder lang Menschen mit unterschiedlichen Erwartungen und Ansprüchen aufeinander treffen.⁴⁶ Daraus resultierend kann es zu einem Widerstreit bei der Durchsetzung von Interessen und Bedürfnissen des Einen mit denen des Anderen kommen. Es findet eine so genannte Grundrechtskollision statt. Mit Bezug auf den Straßenverkehr wäre das z.B. der Fall, wenn nicht mehr fahrtüchtige Senioren als Autofahrer andere Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Verkehrsraum gefährden. Hierbei steht dem Recht der Senioren ein Kraftfahrzeug zu führen, das Recht der anderen Ver-

⁴⁵ vgl. BASt, Heft M 131, S. 31ff.

⁴⁶ Kay, S. 24

kehrsteilnehmer auf körperliche Unversehrtheit gegenüber. Um in solch einem Fall die Rechte des jeweils Anderen zu schützen erfolgt im Rahmen der Güterabwägung die Feststellung, welches Grundrecht im Einzelfall von höherer Priorität ist. Nach erfolgter Abwägung dient das Grundrecht mit der höheren Priorität als Eingriffsermächtigung für eine Beschränkung des anderen Grundrechts. So etwas bezeichnet man auch als „*praktische Konkordanz*“^{47, 48}. Diese Form der Grundrechtseinschränkung wird in Art. 2 (1) Grundgesetz noch einmal besonders zum Ausdruck gebracht. Dort heißt es nämlich, dass „*Jeder [...] das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit [hat], soweit er nicht die Rechte Anderer verletzt [...]*“⁴⁹. Durch diese Formulierung finden die Freiheiten des Einzelnen in den Freiheiten Anderer ihre Grenzen.⁵⁰ Aus den Grundrechten ergibt sich für den Gesetzgeber als Staatsoberhaupt „*die positive Verpflichtung, einen Rechtszustand zu schaffen, der die Gefahr von Grundrechtsgefährdungen eindämmt.*“⁵¹ Anders gesagt wird der Gesetzgeber im Zuge der praktische Konkordanz dazu ermächtigt Gesetze und Verordnungen zu erlassen, welche die Grundrechte Anderer einschränken, um dadurch das gewichtendere Grundrecht zu schützen. Welche gesetzlichen Regelungen diesbezüglich im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zum Tragen kommen, wird fortgehend in Kapitel 7 beschrieben.

7 Präventionsansätze

In den obigen Ausführungen wurde in weiten Teilen der Problemcharakter, der sich mit Senioren im Straßenverkehr in Konfrontation mit der Verkehrssicherheit ergibt, aufgezeigt. Diesbezüglich gilt es zu überlegen, welche

⁴⁷ [Internetquelle 12](#)

⁴⁸ vgl. [Internetquelle 13](#)

⁴⁹ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Art. 2 (1)

⁵⁰ vgl. Kay, S. 23

⁵¹ Lepa, RdNr. VIII

Präventionsansätze sich im Rahmen einer gewissenhaften Verkehrssicherheitsarbeit finden lassen, ohne den Senior von vornherein an der Verkehrsbeteiligung als Kraftfahrzeugführer auszuschließen. Allgemeines Ziel sollte sein *„ältere Menschen nicht als defizitäre Randgruppe sondern als vollwertige und mitbestimmende Mitglieder der Gesellschaft zu integrieren“*.⁵² Im Folgenden wurden Präventionsmöglichkeiten den vier „E“ der Verkehrssicherheit untergeordnet. Damit diese Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit maximale Wirkung entfalten können, ist es unabdingbar, dass eine größtmögliche Verzahnung und Kombination zwischen den Feldern erreicht wird.⁵³

7.1 Engineering

Mit Blick auf den Sektor Verkehrssicherheit hat der Bereich Engineering auf zeitliche Sicht gesehen den langläufigsten Nachhalt an Präventionseffektivität.⁵⁴ Um der zunehmenden Geschwindigkeit und Komplexität des Straßenverkehrs entgegen zu wirken und hierbei auch dem verlangsamten Leistungsvermögen von Senioren Rechnung zu tragen, bieten sich im Bereich der Verkehrsraumgestaltung diverse Präventionsvarianten an. Ein Abbau von überflüssigen Verkehrsschildern sowie eine vereinfachte Regelung an Knotenpunkten an denen z.B. Rechts-/Linksabbieger und Fußgänger zur gleichen Zeit Grün haben, würde durch beispielsweise getrennte Grünphasen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmergruppen zu einer Herabsetzung komplizierter Verkehrslagen führen.⁵⁵ Für eine Verlangsamung des Straßenverkehrs kämen insbesondere der Bau von überschaubareren Kreisverkehren sowie ein Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in

⁵² BASt, Heft M 131, S. 73

⁵³ vgl. RdErl. Verkehrssicherheitsarbeit d. Polizei NRW

⁵⁴ vgl. Limbourg/Matern, S. 441

⁵⁵ vgl. [Internetquelle 14](#)

Betracht.⁵⁶ Zur Geschwindigkeitsreduktion bietet sich weiterhin auch eine Aufpflasterung von Fahrbahnteilen an.⁵⁷ Um das ohnehin bereits beeinträchtigte Sehvermögen von Senioren nicht unnötig zu verschlechtern, sollte eine entsprechende Straßenbeleuchtung sowie gut sichtbare Fahrbahnmarkierungen gewährleistet werden.

Die Kategorie Engineering beinhaltet auch die Möglichkeit der technischen Prävention bei der u.a. durch seniorengerechte Ausstattung von Kraftfahrzeugen ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden kann. Damit inbegriffen sind beispielsweise *„Fahrerassistenzsysteme, Automatikgetriebe, Servolenkung, Tempomat, funkgesteuerte Standheizung, Klimaanlage, Sitzkomfort, Lüftung, Navigationsgerät, elektronische Hilfen und Spiegelsysteme“*⁵⁸. All diese technischen Neuerungen sorgen für mehr Komfort und Entlastung beim Autofahren, wodurch sich der Fahrer intensiver dem Geschehen im Straßenverkehr widmen kann.⁵⁸

7.2 Enforcement

In der Präventionskategorie Enforcement stehen Gesetzgebung sowie Überwachung und Kontrolle des Straßenverkehrs als Handlungswerkzeuge zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Mittelpunkt. Durch gesetzliche Regelungen wie die Einführung der Gurtpflicht oder das Tragen von Motorradhelmen für motorisierte Zweiradfahrer sollen zwei Beispiele genannt sein, welche nachweislich die Fortbewegung im Straßenverkehr für diese Personengruppen aufgrund eines Gesetzes sicherer gemacht haben. Grundsätzlich schreibt der § 2 FeV vor, dass derjenige, der *„sich infolge körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen nicht sicher im Verkehr bewegen kann [...] [nur dann am Verkehr teilnehmen darf], wenn Vorsorge getroffen*

⁵⁶ vgl. Limbourg/Matern, S. 86

⁵⁷ vgl. Limbourg/Matern, S. 441

⁵⁸ Limbourg/Matern, S. 451f.

ist, daß er andere nicht gefährdet.“⁵⁹ In diesem Zusammenhang besagt § 3 FeV, dass die Fahrerlaubnisbehörde demjenigen, der sich „als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen [...] [erweist,] das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen“⁶⁰ hat. Folglich dürfen Senioren als Kraftfahrzeugführer nur am Straßenverkehr teilnehmen, sofern ihre geistigen und körperlichen Schwächen nicht in dem Maße überwiegen, dass sie dadurch andere gefährden. In solch einem Fall hätte ihnen die zuständige Fahrerlaubnisbehörde das Führen von Fahrzeugen zu untersagen oder von Beschränkungen bzw. Auflagen abhängig zu machen.⁶⁰ In Bezug auf das Führen von Kraftfahrzeugen wird diese Norm in § 46 FeV konkretisiert. In sinngemäßer Wiedergabe wird die Fahrerlaubnisbehörde u.a. dazu ermächtigt, die Fahrerlaubnis einzuschränken oder von erforderlichen Auflagen abhängig zu machen, sofern sich der Inhaber nur noch als „bedingt geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen“⁶¹ erweist. Sie kann ihm die Fahrerlaubnis sogar ganz entziehen, wenn er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.⁶¹ Wenn begründete Zweifel an der Eignung auftreten, kann die Fahrerlaubnisbehörde gem. § 11 FeV auch eine medizinisch-psychologische Begutachtung anordnen, welche dann fachärztliche Klärung über die Eignung herbeiführen soll, um einen möglichen Entzug der Fahrerlaubnis zu rechtfertigen.⁶² Eine Problematisierung ergibt sich insofern, als das ein riesiges Dunkelfeld hinsichtlich der in § 46 FeV benannten Kraftfahrzeugführer vorherrscht. Aus diesem Grund steht gerade die Polizei als bürgernahe und rechtschaffende Institution in der Pflicht ihre gesetzlichen Handlungskompetenzen in vollem Umfang auszuschöpfen.⁶³ Gem. § 2 Absatz 12 StVG hat sie nämlich solche Informationen

⁵⁹ FeV, § 2

⁶⁰ FeV, § 3

⁶¹ FeV, § 46

⁶² vgl. FeV, § 11

⁶³ Interview

den Fahrerlaubnisbehörden mitzuteilen, die „auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder [...] Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen“⁶⁴. Demnach gibt die Polizei entsprechende Informationen bei begründeten Zweifeln an der Fahreignung weiter, damit die Fahrerlaubnisbehörden die Ermächtigungsgrundlage besitzen, um z.B. oben beschriebene, weitergehende Maßnahmen treffen zu können.⁶⁴ Aufgrund des hohen Dunkelfeldes ergibt sich daher die notwendige Konsequenz, dass mehr Polizeikontrollen durchgeführt werden müssen, um Verkehrsteilnehmer mit fehlender Eignung und Mängeln auf die Schliche zu kommen.⁶⁵ Für eine Verkleinerung des Dunkelfeldes würden nicht zuletzt auch „verpflichtende Fahreignungstests oder medizinische Untersuchungen“⁶⁶ sorgen. Durch diese könnten körperlich-geistige Schwächen entsprechend früh erkannt und dementsprechend reagiert werden, ohne dass es erst zu einem Schadensfall käme.⁶⁶ In anderen europäischen Staaten gibt es bereits obligatorische medizinische Untersuchungen oder vergleichbare Regelungen, wobei die Altersgrenze zur Untersuchung im Allgemeinen zwischen 45 und 75 Jahren schwankt.⁶⁷ In diesem Zusammenhang sieht auch die EU-Führerscheinrichtlinie ab dem Jahr 2013 eine grundsätzliche Gültigkeitsdauer u.a. der Klasse B zwischen 10 und 15 Jahren vor. Im Rahmen ihrer individuellen Entscheidungsbefugnis können die Mitgliedsstaaten für sich entscheiden, ob sie die Erneuerung der Klasse von medizinischen Prüfungen abhängig machen wollen oder nicht. Für Führerscheininhaber mit einem Lebensalter von 50 Jahren und aufwärts wird sogar freigestellt die Gültigkeitsdauer noch weiter zu verringern, um häufiger medizinische Un-

⁶⁴ StVG, § 2 (12)

⁶⁵ Interview

⁶⁶ Limbourg/Matern, S. 248

⁶⁷ vgl. [Internetquelle 15](#)

tersuchungen oder andere Maßnahmen wie Trainings veranlassen zu können oder auch in begründeten Fällen die Fahrerlaubnis ganz zu entziehen.⁶⁸

7.3 Economy & Encouragement

Dieser Sektor behandelt Präventionsansätze bei denen Menschen durch wirtschaftliche Vorteile oder gewisse Anreize zu verkehrssicherem Verhalten bewegt werden sollen. In diesem Sinne bieten z.B. günstige Autoversicherungen bei unfallfreien Jahren einen Anreiz dafür, sich umsichtiger und rücksichtsvoller durch den öffentlichen Verkehrsraum zu bewegen.⁶⁹ Der zeitige Wechsel vom aktiven Autofahrer zum Nutzer des ÖPNV kann in diesem Zusammenhang auch als Präventivmaßnahme verstanden werden. Um allerdings den Senior zur Nutzung von sichereren Fortbewegungsalternativen zu motivieren, ist eine Umgestaltung des ÖPNV zwingend notwendig.⁷⁰ Es müssten bessere Zugänge zu Haltestellen und Fahrzeugen, mehr Komfort in den Fahrzeugen sowie seniorenangepasste Fahrplanangebote geschaffen werden. Shuttle-Busse zur An- und Abreise zu Haltestellen oder wohnortnahe Haltestellen als auch leicht zu bedienende Fahrkartenautomaten würden eine bevorzugte Nutzung des ÖPNV begünstigen.⁷¹ In diesem Zusammenhang stehen folglich auch die „Stadt- und Verkehrsplaner“⁷² in ihrer Verantwortung sich nach den Bedürfnissen älterer Menschen zu richten und einen bedarfsgerechten Lebensraum zu schaffen. Dieser Punkt ist gerade für Senioren, welche in „Stadtrand-Gebieten und auf dem Land“⁷² wohnen von zentraler Bedeutung. Preisgünstige Senientickets wären einem Umstieg weiterhin förderlich. Nicht zuletzt muss jedoch auch dem Sicherheitsgefühl der Senioren Rechnung getragen werden. Kriminellen

⁶⁸ vgl. [Internetquelle 16](#)

⁶⁹ vgl. Limbourg/Matern, S. 443

⁷⁰ vgl. [Internetquelle 17](#)

⁷¹ vgl. Limbourg/Matern, S. 71, 79f.

⁷² Limbourg/Matern, S. 451

Übergriffen in Fahrzeugen und an Haltestellen kann bspw. durch die Anwesenheit von mehr Sicherheitspersonal oder Polizeipräsenz entgegengewirkt werden.⁷³

7.4 Education

Im Mittelpunkt der Präventionskategorie Education stehen erzieherische und aufklärende Aspekte zur Stärkung der Verkehrssicherheit.⁷⁴ Ziel muss die Integration von Senioren an der Verkehrsteilnahme sein, wobei vereinzelte Ausschlüsse für eine nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit unumgänglich sind. Integration erreicht man durch die „*Stärkung der Kompetenzen*“⁷⁵ älterer Verkehrsteilnehmer sowie durch Akzeptanz ihrer Schwächen seitens der Jüngeren.⁷⁵ Erhält der Senior die Fähigkeit eigene Fahrfehler und geistig-körperliche Einschränkungen rechtzeitig zu erkennen sowie angemessene Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen, so würde dies in einem hohen Maß zur Verkehrssicherheit beitragen. Unter Umständen wäre der Senior dann auch in der Lage eine „*nicht mehr vorhandene Fahreignung zu akzeptieren*“.⁷⁶ Die praktische Umsetzung kann im Rahmen von Seminaren, Kampagnen, Fahr- und Verhaltenstrainings sowie anderen Präsentationsformen erfolgen. Als inhaltliche Schwerpunkte müssen die Senioren u.a. über altersbedingt körperliche wie geistige Schwächen und deren mögliche Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit aufgeklärt werden. Hierbei sollte insbesondere die Einnahme von Medikamenten und deren typische Nebenwirkungen Berücksichtigung finden.⁷⁷ Den Senioren muss verdeutlicht werden, dass sie bei gewissen Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit nicht nur sich selber, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer massiv gefährden können.

⁷³ vgl. [Internetquelle 17](#)

⁷⁴ vgl. Limbourg/Matern, S. 441

⁷⁵ BASt, Heft M 131, S. 13

⁷⁶ BASt, Heft M 131, S. 47

⁷⁷ Interview

Aus diesem Grund ist es auch wichtig Senioren mit nicht mehr vorhandener Fahreignung zu Einsicht und Akzeptanz zu bewegen.⁷⁸ Älteren Autofahrern sollte grundsätzlich dazu geraten werden sich vor Fahrtantritt entsprechende Fahrtrouten zurechtzulegen und lange Strecken zu vermeiden. Pausen können zur Regeneration der körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit eingelegt werden. Nach Möglichkeit sollte die Fahrt zu verkehrsarmen Zeiten erfolgen.⁷⁹ Von Fahrten bei Dunkelheit oder Dämmerung wird abgeraten.⁸⁰ Im Zusammenhang mit den Altersschwächen bietet es sich an über Neuerungen in der Fahrzeugtechnik und damit verbundene Vorteile und Erleichterungen beim Autofahren aufzuklären sowie deren Inanspruchnahme nahe zu legen. Um den Senioren ihre individuellen Problembereiche praxisnah aufzuzeigen und Verbesserungen vornehmen zu können, sollten regelmäßig entsprechende Fahr- und Sicherheitstrainings wahrgenommen werden. Beiläufig sollte auch über bedeutende Änderungen in der Straßenverkehrsordnung informiert werden.⁸¹ Der Zielgruppe der Senioren muss verständlich gemacht werden, dass sie zwar „körperliche Einschränkungen in hohem Maße durch Erfahrung und Vorsicht ausgleichen“⁸² können, es in diesem Zusammenhang jedoch von genauso großer Bedeutung ist die „körperliche und geistige Fitness zu erhalten“⁸², um dadurch ihre Fahrtüchtigkeit so lang wie möglich zu sichern. Für den Erhalt der körperlichen Fitness bieten sich sämtliche sportlichen Aktivitäten an während die geistigen Fähigkeiten durch Lesen und Gedächtnistrainings aufrechterhalten werden können. Ob die Seh- und Hörfähigkeit für eine sichere Verkehrsteilnahme ausreichend ist, kann in regelmäßigen Untersuchungen beim Haus- oder Facharzt festgestellt werden. Viele der oben genannten Empfehlungen las-

⁷⁸ vgl. BAST, Heft M 131, S. 47

⁷⁹ vgl. ADAC: Älter werden, sicher fahren, S. 12

⁸⁰ vgl. ADAC: Älter werden, sicher fahren, S. 7

⁸¹ vgl. Wittfoth, S. 8

⁸² [Internetquelle 6](#)

sen erkennen, dass Senioren „also vor allem in ihrer Eigenverantwortung gefragt [sind und daraus folgernd] kritisch hinterfragen [sollten], ob sie den Herausforderungen des Straßenverkehrs gewachsen sind.“⁸³ Nicht zuletzt stehen allerdings auch alle anderen Verkehrsteilnehmer in der Pflicht zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beizutragen. Mit Blick auf die Gefahr eines Generationenkonflikts und der gesellschaftlichen Desintegration von Senioren ist es wichtig „Jung und Alt miteinander in Dialog treten zu lassen“⁸⁴. Dadurch soll ein Wissensaustausch zwischen den Generationen erzielt werden bei dem die Einen von den Anderen lernen und folglich sicherheitssteigernde „Konsequenzen für das Verhalten im Straßenverkehr“⁸⁴ gezogen werden. Eine praktische Umsetzung wäre z.B. durch die Einbeziehung von Senioren in Schulveranstaltungen denkbar. Wenn ältere Menschen an der Verkehrserziehung teilnehmen würden, fände nicht nur ein Einblick von Jüngeren in das Verhalten Älterer statt, sondern auch umgekehrt. Sofern sich beide Seiten mehr Verständnis gegenüber aufbringen würden, könnte zukünftig mit mehr „Rücksichtnahme [sowie einem] Abbau von Vorurteilen und emotionalen Barrieren“⁸⁵ im Straßenverkehr gerechnet werden.⁸⁵

8 Präventionsarbeit mit Senioren ... Aber wie kann man sie erreichen?

Was aktive Verkehrsteilnehmer im höheren Alter beachten sollten, um ihre Mobilität auch weiterhin zu erhalten, wurde im vorigen Kapitel behandelt. Ein großes Problem hierbei ist jedoch neben der örtlichen Auffindbarkeit von älteren Autofahrern, dass sich der Einzelne häufig nicht von entsprechenden Verkehrssicherheitsprojekten angesprochen fühlt. Der Anreiz sich

⁸³ vgl. [Internetquelle 6](#)

⁸⁴ BASt, Heft M 131, S. 39

⁸⁵ BASt, Heft M 131, S. 113

zu solchen Veranstaltungen hinzubegeben oder überzeugen zu lassen ist nur dann gegeben, wenn ein entsprechendes „*Problembewusstsein vorhanden ist*“⁸⁶ und man fähig zur Selbstkritik ist.⁸⁶ In diesem Zusammenhang spielt der Hausarzt eine sehr wichtige und zentrale Rolle. Er ist über die Altersgebrechen seiner Patienten bestens informiert und genießt bei ihnen eine „*hohe Akzeptanz*“⁸⁷. Folglich bietet sich dieser hervorragend als Schnittstelle für individuelle Aufklärungsmaßnahmen an.⁸⁷ Neben der Arztpraxis lassen sich Senioren u.a. auch in „*Senioreneinrichtungen, Kirchengemeinden [und] Volkshochschulen*“⁸⁸ erreichen.⁸⁸ Um die Breite Masse der Senioren anzusprechen, kann auf Medien wie Zeitung und Fernsehen nicht verzichtet werden. Weiterhin bieten sich auch Flyer, Plakate und der regionale Rundfunk an.⁸⁹ Bei all den verschiedenen Möglichkeiten der Kontaktaufnahme oder Informationsübermittlung ist jedoch die Art und Weise der Durchführung von ausschlaggebender Bedeutung. Zuerst einmal muss sich die Zielgruppe durch die Information angesprochen fühlen, wodurch im Folgeschritt Interesse und Teilnahmebereitschaft an der Veranstaltung erreicht wird. Daher sollten zunächst die gesundheitlichen und sozialen Aspekte als auch die Fahrfreude betont werden bevor behutsam auf das Thema der altersbedingten Defizite sowie negativ eingefahrene Verhaltensweisen eingegangen wird. Ziel soll die Hervorhebung des Sicherheitsaspektes sein, bei dem die „*Verantwortung als Verkehrsteilnehmer sowohl sich selbst als auch den anderen gegenüber [ge]weckt*“⁹⁰ wird. Im Nachhinein ist je nach Art der Veranstaltung die Möglichkeit gegeben durch Information, Erfahrungsaustausch oder gezielte Fahrübungen beständige Einsicht und Verhaltensänderung hervorzurufen.⁹¹

⁸⁶ [Internetquelle 18](#)

⁸⁷ BAST, Heft M 131, S. 47

⁸⁸ BAST, Heft M 131, S. 15

⁸⁹ vgl. BAST, Heft M 131, S. 80

⁹⁰ BAST, Heft M 131, S. 83

⁹¹ vgl. BAST, Heft M 131, S. 74f.

Fazit

Der heutige Mensch wird immer älter. Deswegen wird er auch im höheren Alter noch hoch mobil und mit dem Auto unterwegs sein. Das ist auch wichtig, da Mobilität in der heutigen Zeit nicht nur Ausdruck von Lebensqualität, sondern auch unerlässlich zur Befriedigung persönlicher Interessen und Verwirklichung gesellschaftlicher Teilhabe ist. Doch auch wenn der Mensch immer langlebiger wird, ist das Altern unumgänglichen mit dem Auftreten körperlich-geistiger Einbußen verbunden. Diese haben nachweislich negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten und damit auch auf die Verkehrssicherheit. Häufig entstehen dadurch nicht nur Gefahren für den Senior selbst, sondern insbesondere auch für die anderen Verkehrsteilnehmer. Verzögerte Reaktionen sowie teilweise übervorsichtiges und unsicheres Verhalten schlagen sich in unterschiedlichen Fahrstilen von Senioren und jungen Fahrern im Straßenverkehr nieder und stellen dadurch ein weiteres Unfallrisiko dar. Die beschriebene Fahrunsicherheit ist neben dem fehlendem Fahrtraining nicht zuletzt auch durch die häufig sehr komplexen Verkehrslagen, der steigenden Geschwindigkeit im Straßenverkehr und dem Überfluss an Verkehrsschildern auf deutschen Straßen zu begründen.

Wie aus der Statistik ersichtlich ist, trägt der Senior im Vergleich zur Risikogruppe der jungen Fahranfänger ein eher geringes Unfallrisiko. Hierbei ist allerdings auch anzumerken, dass die Gruppe der Senioren eine weit aus geringere Kilometerleistung als andere Risikogruppen vorzuweisen hat. Umso besorgniserregender ist daher die Entwicklung der Verkehrssicherheit mit Blick auf die erhöhte Altersmobilität und dem zukünftig fortschreitenden demografischen Wandel. Die Geburtenrate sinkt und geburtenstarke Jahrgänge rücken mehr und mehr ins Seniorenalter. Das bedeutet, dass allein aufgrund der Masse von Menschen, die gleichzeitig das gesundheitskritische Alter erreichen werden, in den nächsten Jahren mit einem rapiden Anstieg der Unfallzahlen in der Risikogruppe Senior zu rechnen sein wird.

Dagegen gilt es präventive Maßnahmen zu ergreifen, um ein zukünftiges Ausarten der Verkehrsunfallzahlen zu verhindern. Unter den bereits dargelegten Möglichkeiten der Prävention sollte vor allen Dingen der gesellschaftlichen Integration von Senioren und der Stärkung ihrer Eigenverantwortung ein großes Gewicht beigemessen werden. Dieses Ziel lässt sich u.a. durch den Ausbau ihrer Kompetenzen erreichen. Hierbei stehen Aufklärung über Altersgebrechen, deren Auswirkungen auf das Fahrverhalten sowie Möglichkeiten der Kompensation im zentralen Mittelpunkt. Kennt der Senior seine Fahrschwächen, so schafft er es vielleicht sie durch technische Hilfen oder Verhaltensänderungen zu kompensieren. Unter Umständen kommt er aber auch selbst zu der Erkenntnis, dass es besser wäre die Fahrerlaubnis ganz abzugeben und stattdessen z.B. den ÖPNV zu nutzen. Neben dem Bestreben die Senioren weiter zu integrieren, ist es jedoch von genauso großer Bedeutung die anderen Verkehrsteilnehmergruppen über die Altersschwächen aufzuklären sowie an deren Akzeptanz und Rücksichtnahme zu appellieren. Da die Verkehrssicherheitsarbeit erst durch die Kombination verschiedener Handlungsfelder ein Maximum an Effektivität erzielt, kommen zur Gefahrenreduzierung auch entsprechende Umbaumaßnahmen im Straßenverkehr sowie gesetzliche Regelungen in Betracht. Hierbei nehme ich persönlich eher Abstand von der Forderung nach einer medizinischen Pflichtuntersuchung im Alter. Meiner Ansicht nach sollte vorerst verstärkt die Umsetzung eben genannter Präventionsmöglichkeiten angestrebt werden, bevor man durch Pflichtuntersuchungen ausgewählter Altersgruppen Misstrauen und Ausgrenzung erzielt. Sofern dennoch eine Pflichtuntersuchung eingeführt wird, sollte diese für Kraftfahrzeugführer aller Altersgruppen verpflichtend sein, um zum einen dem Gleichberechtigungsgrundsatz aus Art. 3 GG zu entsprechen und zum anderen den beschriebenen Generationenkonflikt und die daraus resultierende Desintegration von Senioren nicht unnötig anzufachen.

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	-	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
Art.	-	Artikel
BAST	-	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
FeV	-	Fahrerlaubnisverordnung
GG	-	Grundgesetz
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	-	Personenkraftwagen
RdErl.	-	Runderlass
RdNr.	-	Randnummer
SERVUS	-	Siegburger Erfassungs- und Rechercheanwendung zur Verkehrsunfallaufnahme- und Sachbearbeitung
StVG	-	Straßenverkehrsgesetz

Quellenverzeichnis

Literatur

- ADAC (Hrsg.): *Älter werden, sicher fahren: Tipps für Autofahrer*, 3. Auflage, München 2007
- Allianz Deutschland AG (Hrsg.): *Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer*. Ismaning/Brüssel 2009.
- Baier, R. u.a.: *Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen*. Anregungen für Planung und Durchführung. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 62, 2. Auflage 1991.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): *Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen : Mensch und Sicherheit*. Heft M 131. Bremerhaven 2001. – ISBN 3-89701-754-7
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): *Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich : Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen : Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr*. Heft 44. Bremerhaven 1983.
- Die Bundesregierung vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): *Masterplan Güterverkehr und Logistik*. Berlin 2008.
- F.A. Brockhaus (Hrsg.): *Die Enzyklopädie : Studienausgabe*. 20. Band. 20. Auflage. – ISBN 3-7653-24302
- Kay, W.: *Allgemeines Verwaltungs- und Eingriffsrecht im Polizeidienst : Band I -Grundlagen-*. 7. Auflage. Witten 2008. – ISBN 978-3-933870-82-7
- Lepa, M.: *Der Inhalt der Grundrechte*: 5. Auflage. Bonn 1985. – ISBN 3-88784-071-2
- Limbourg, M., Matern, S.: *Mobilität und Alter : Erleben, Verhalten und Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr*. Band 04. Köln 2009. – ISBN 978-3-8249-1261-2
- Zenthöfer, J.: *Staatsrecht 2: Grundrechte*. 6. Auflage. Kiel 2008. – ISBN 978-3-935150-19-4

Internet

- Internetquelle 1
<http://www.mobile-usability.info/2008/11/27/was-ist-mobilitat/>
[Stand: 04.04.2010]
- Internetquelle 2
http://www.nest-wob.de/downloads/Mobilitaet/konzept_spiralcurriculum%20mobilitaet.pdf [Stand: 04.04.2010]
- Internetquelle 3
<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/nachhentw/mobilitaet/verkehr.htm> [Stand: 18.03.2010]
- Internetquelle 4
<http://www.polizei-nrw.de/unna/Organisation%20der%20KPB%20Unna/verkehrsdienst/infos/article/Verkehrssicherheit.html> [Stand: 18.03.2010]
- Internetquelle 5
<http://www.destatis.de/laenderpyramiden/> [Stand: 05.04.2010]
- Internetquelle 6
http://www.ruv.de/de/r_v_ratgeber/fahrzeug_verkehr/sicher/senioren_im_strassenverkehr.jsp [Stand: 27.03.2010]
- Internetquelle 7
http://www.aal-deutschland.de/aal-1/alterspyramide_dynamisch.pdf
[Stand: 05.04.2010]
- Internetquelle 8
http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/seminare/642_20.htm
[Stand: 13.04.2010]
- Internetquelle 9
http://www.bverfg.de/entscheidungen/rk20041221_1bvr265203.html
[Stand: 01.04.2010]
- Internetquelle 10
<http://www.forium.de/redaktion/studie-senioren-im-strassenverkehr-stark-gefaehrdet/> [Stand: 30.04.2010]

- Internetquelle 11
http://www.politischebildung.com/pdfs/29_gen.pdf
[Stand: 13.04.2010]
- Internetquelle 12
<http://www.lexexakt.de/glossar/praktischekonkordanz.php>
[Stand: 05.04.2010]
- Internetquelle 13
http://www.bpb.de/publikationen/C4CXCF,0,0,Zum_Verst%E4ndnis_der_Grundrechte.html *[Stand: 01.04.2010]*
- Internetquelle 14
<http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/SeniorenMuS.html>
[Stand: 13.04.2010]
- Internetquelle 15
<http://www.welt.de/motor/article3600878/Senioren-am-Steuer-bauen-mehr-Unfaelle.html> *[Stand: 05.05.2010]*
- Internetquelle 16
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-RESS&reference=20061207IPR01154&language=DE>
[Stand: 05.05.2010]
- Internetquelle 17
<http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/pdf/SeniorenSalzburg2005>
[Stand: 05.05.2010]
- Internetquelle 18
http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/934_14.htm
[Stand: 25.04.2010]

Gesetze

- Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland i.d.F. vom 23.05.1949.
- Straßenverkehrsgesetz i.d.F. vom 05.03.2003.

Verordnungen

- Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr i.d.F. vom 18.08.1998.

Erlasse

- Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen: RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 - 41 - 61.02.01 - 3 -

sonstige Quellen

- Huppertz, B. u.a.: Projektarbeit: *Senioren im Straßenverkehr*. Köln 2006.
- Interview: Fürtjes, F.,PHK. PW Kleve am 18.04.2010.
- Wittfoth, J. (Hrsg.): *Polizei report: Vorbeugung ist besser!*: Fachzeitschrift für Polizei & Sicherheit, Gewaltprävention, Umwelt & Verkehr. Heft 6/2009. Bad Schwartau 2009.
- SERVUS: Siegburger Erfassungs- und Rechercheanwendung zur Verkehrsunfallaufnahme- und Sachbearbeitung, Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung, Alter und Folgen

Selbstständigkeitserklärung

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

Daniel van Bebber

Goch, den 26. Juni 2010