

**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
Norman Nowak, KA, P 08/04
Duisburg, Juni 2010**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
 1. Einleitung.....	4
 2. Begriffsbestimmungen.....	4
 3. Rechtliche Grundlagen und die Rolle der Polizei.....	5
 4. Daten, Zahlen, Fakten.....	6
4.1 Demografische Entwicklungen.....	6
4.2 Verkehrsunfallentwicklung bei Senioren.....	7
4.3 Der Vergleich mit „Jungen Fahrern“.....	9
 5. Ursachen für Verkehrsunfälle von Senioren.....	10
5.1 Physiologische Aspekte.....	10
5.2 Psychologische Aspekte.....	12
5.3 Die Einnahme von Medikamenten.....	14
 6. Präventionsansätze.....	15
6.1 Der Mensch.....	15
6.2 Die Fahrbahn.....	17
 7. Wie und wo erreiche ich die Senioren überhaupt?.....	18
 8. Fazit.....	19

Vorwort

In dieser Seminararbeit möchte ich in Bezug auf das Oberthema „Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei“ die Gruppe der „Senioren als Kraftfahrzeugführer“ näher betrachten, und im Verlauf gewisse Probleme, Problemstellungen und Lösungsansätze diesbezüglich erläutern. Da der Umfang dieser Seminararbeit begrenzt ist, werde ich sicherlich nicht auf alle Aspekte detailliert eingehen können, doch möchte ich zumindest die Kernthemen und wichtigsten Punkte darlegen und aufzeigen. In den vergangenen Fachmodulen an der Fachhochschule wurden uns bereits die rechtlichen Grundlagen der Polizeiarbeit, sowie generell die Rolle der Polizei im Bereich der Verkehrsunfallprävention vorgestellt. Da ich der Meinung bin, dass der Bereich „Verkehr“ einen wesentlichen Bestandteil unserer zukünftigen Arbeit ausmachen wird, das Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen wird und der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung immer höher wird, habe mich für dieses Thema entschieden. Der Wunsch nach selbstständigem Leben, gesellschaftlicher Teilhabe und die Verwirklichung von sozialen und gesellschaftlichen Aktivitäten lässt den Wunsch nach grenzenloser Mobilität immer größer werden. Sollten Senioren diesem Wunsch nur begrenzt nachkommen können, weil sie dem hektischen und teils chaotischem Verkehrsfluss nicht mehr gewachsen sind? Sind sie wirklich so stark gefährdet, wie oft einfach behauptet wird? Liegt es nicht an der Gesellschaft, dass ständiger Stress, Termindruck und Rücksichtslosigkeit gegenüber Anderen viele Verkehrssituationen erst so gefährlich machen? Würde es überhaupt Verkehrsunfälle geben, wenn nur Senioren als Kfz-Führer am Verkehr teilnehmen würden?

Diese Fragestellungen versuche ich im Folgenden zu klären, wobei wir eines sicherlich niemals aus den Augen verlieren sollten, denn auch WIR werden, so Gott will, irgendwann einmal zu dieser Gruppe gehören. Und ich

bin mir ziemlich sicher, dass wir später nicht „zum alten Eisen“ gezählt und als „Abfallprodukt der Gesellschaft“ gesehen werden wollen.

1. Einleitung

Nachdem ich einige Begriffe näher bestimmt habe, werde ich kurz auf die rechtlichen Grundlagen und die Rolle der Polizei im Bezug auf die Verkehrssicherheitsarbeit eingehen. Dann werde ich versuchen, anhand von Daten und Fakten die aktuelle Verkehrsunfallentwicklung bei Senioren, den demografischen Wandel, sowie die Abgrenzung zu anderen Verkehrsteilnehmern, deutlich zu machen. Im Anschluss daran möchte ich die Ursachen und Probleme darstellen, mit denen Senioren zu kämpfen haben und die Frage klären, ob man Senioren tatsächlich als besonders gefährdet betrachten muss. Weiter werde ich Präventionsansätze in Hinblick auf den Senior selber, auf die Infrastruktur und baulichen Gegebenheiten, und zu guter letzt auf den technischen Fortschritt bei Fahrzeugen. Zum Schluss möchte ich Möglichkeiten aufzeigen, die die Polizei sowie andere Organisationen im Bereich der Verkehrsunfallprävention durchführen können.

2. Begriffsbestimmungen

Wenn wir die ganze Zeit von „Senioren“ sprechen, wer genau ist eigentlich damit gemeint? Beim Tennissport kann man bereits ab einem Alter von 30 Jahren bei der Seniorenkonkurrenz spielen, beim Fußball darf man mit 28 Jahren schon bei den „Alten Herren“ spielen. Dieses ist hier natürlich nicht gemeint. 2003 hat das Innenministerium beschlossen, das Alter der Senioren in der Verkehrsunfallstatistik NRW aufgrund des demografischen Wandels, der immer höher werdenden Lebenserwartung und der längeren Lebenszeit auf das 65. Lebensjahr hoch zu setzen. Das Seniorenalter beginnt somit mit

dem 65. Lebensjahr. In der Literatur wird diese Gruppe auch häufig die „Generation 65+“ genannt.

Ein weiterer Begriff, der erläutert werden sollte, ist der „Kfz-Führer“, da ich mich in dieser Arbeit uneingeschränkt um Senioren als Kfz-Führer beschäftige. Laut Legaldefinition aus dem § 1 Abs. 2 StVG gelten als Kfz alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein¹. Folglich gehören neben Personenkraftwagen auch Motorräder, Mofas, Roller, Lastkraftwagen, etc. dazu. Ich beschränke mich bei meinen Ausführungen allerdings ausschließlich auf Senioren als PKW-Fahrer, da diese sicherlich den größten Anteil ausmachen sollten.

3. Rechtliche Grundlagen und die Rolle der Polizei

Gemäß § 1 Absatz 1, Satz 1 PolG NRW hat die Polizei die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren (Gefahrenabwehr). Unter einer „Gefahr“ ist nach allgemeiner Auffassung eine Lage zu verstehen, in der bei ungehindertem Ablauf des Geschehens ein Zustand oder ein Verhalten mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden für die Schutzgüter der öffentlichen Sicherheit führen würde. Zu den Schutzgütern der öffentlichen Sicherheit gehören u. a. die Individualrechtsgüter Leben, Gesundheit und Vermögen der Senioren.

Weiterhin sind wir gemäß Runderlass des IM verpflichtet, Verkehrsunfallprävention u. a. bei Senioren durchzuführen und entsprechende Inhalte aus dem „Handbuch für Verkehrsunfallprävention“ zu vermitteln².

¹ *Straßenverkehrsgesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310; ber. S. 919)*

² *Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW. RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 – 41- 61.02.01 – 3 -, Punkt 2.3*

Die PDV 100 – Führung und Einsatz der Polizei spricht in Punkt 2.1.3.1 ebenfalls die Verkehrssicherheitsberatung als Teilaspekt der Verkehrsunfallprävention an. Die PDV stellt eine taktische Bindung für uns dar und spricht eindeutig an, dass die Verkehrsunfallprävention Aufgabe jedes Polizeibeamten ist³. Somit mag die primäre Zuständigkeit dafür zwar bei den Verkehrssicherheitsberatern liegen, doch auch die Beamten des Bezirksdienstes, der Verkehrskommissariate und des WWD können und dürfen sich von dieser Aufgabe nicht freisprechen. Jedem Beamten muss klar sein, dass bereits bei einer einfachen Verkehrsunfallaufnahme durch Ausfüllen der Unfallmitteilung bzw. Fertigen einer Verkehrsunfallanzeige statistische Basisdaten erhoben werden, die insbesondere für die Verkehrsunfallauswertung sowie für die Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Verkehrsraums wichtig sind. Diese Basisdaten müssen gewissenhaft und vollständig erhoben werden. Daten, welche vor Ort nicht erhoben wurden, sind im Anschluss wenn überhaupt nur noch sehr schwer zu vervollständigen.

4. Daten, Zahlen, Fakten

4.1 Demografische Entwicklungen

„Deutschland schrumpft und altert“. Diese recht schlichte Formulierung sagt aus, wie aktuell um Deutschland steht und wie die Prognose für die Zukunft aussieht. Die seit Jahrzehnten sinkenden Geburtenzahlen und die beständig steigende Lebenserwartung führen zu einer drastischen Veränderung des Verhältnisses zwischen jüngerer und älterer Generation⁴. Die Ursachen für

³ PDV 100 - Führung und Einsatz der Polizei, Stand: 09/2008, Punkt 2.1.1.16

⁴ Gerlach, J.; u. a. : Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation. Köln 2007, S. 29

diese Veränderung sind vielseitig. Zum einen gehen die Geburtenzahlen zurück, weil sich viele heutzutage kaum noch Kinder leisten können und Angst haben, ihr Kind in Armut aufziehen zu müssen. Weiter steht für viele Erwachsene nicht mehr die Familie im Mittelpunkt, sondern in erster Linie die eigene berufliche Karriere, in der Kinder einfach keinen Platz haben. Die steigende Lebenserwartung der Menschen liegt zweifelsohne an den medizinischen Fortschritten, besseren Medikamenten und ärztlichen Versorgung. Viele Krankheiten, die früher noch nicht einmal behandelbar waren, können heute sogar gänzlich geheilt werden.

Von den heute ca. 82 Millionen in Deutschland lebenden Menschen, sind ungefähr 20% 65 Jahre oder älter. Berechnungen zufolge werden im Jahr 2060 nur noch 65 bis 70 Millionen Menschen in Deutschland leben, von denen dann knapp 33% 65 Jahre oder älter sein werden. Der Überschuss der Sterbefälle über die Geburten wird bis 2060 voraussichtlich verdreifachen⁵. Dies hat zur Folge, dass sich bei Betrachten der Alterspyramiden das Aussehen von heute einer „baumähnlichen“ Form bis hin zu 2060 zu einer „urnenähnlichen“ Form verändern wird. Diesem Prozess könnte nur durch Steigerung der Geburtenrate oder durch Zuwanderungen aus dem Ausland entgegengewirkt werden, doch ist dies nach aktuellen Einschätzungen eher unwahrscheinlich.

4.2 Verkehrsunfallentwicklung bei Senioren

In den folgenden Ausführungen werde ich mich größtenteils auf den Zeitraum von 2006 bis 2009 beziehen.

⁵http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/11/PD09_435_12411.templateId=renderPrint.psml (Stand: 01.06.2010, 20:40 Uhr)

Die Gesamtunfallzahlen haben sich in den vergangenen Jahren kaum verändert. Es ist eine Schwankungsbreite von ca. 1% zu verbuchen⁶. 2009 wurden in NRW insgesamt 560.243 Verkehrsunfälle statistisch erfasst, von denen 62.980 (11,8%) Unfälle mit Personenschaden waren. Dieser Wert ist ein historischer Tiefstand und gleichzeitig eine erfreuliche Entwicklung. Von diesen 62.980 Personen waren 8.812 Verunglückte Senioren, was ein Prozentwert von 11,4% ausmacht. Wenn man dabei bedenkt, dass der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung ca. 20% sind, kann man erst einmal objektiv festhalten, dass diese Personengruppe nicht besonders gefährdet ist. Von diesen 8.812 Senioren waren 3.607 Senioren aktive Verkehrsteilnehmer mit dem Pkw (Fahrer und Mitfahrer). Diese Zahl kann man wiederum in drei weitere Kategorien aufteilen. Unter den 3.607 Verunglückten Senioren waren 60 Getötete, 737 Schwerverletzte und 2.810 Leichtverletzte⁷. Zu den Getöteten zählen Personen, die als Verunglückte am Unfallort durch den Verkehrsunfall getötet werden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben. Als schwer verletzt gelten Personen, die zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus für mindestens 24 Stunden verbleiben. Leicht verletzt sind Personen mit Körperschaden, bei denen keine stationäre Krankenhausbehandlung erforderlich ist. Hier ist leider eine weniger erfreuliche Entwicklung zu erkennen. Während die Entwicklung der Verletztenzahlen in NRW insgesamt betrachtet rückgängig ist, und gerade die Anzahl der Verunglückten PKW-Fahrer (für alle Altersgruppen insgesamt gesehen) abnahm, so ist speziell bei der Altersgruppe der Senioren ein Anstieg zu verzeichnen. Die Zahl der Getöteten nahm von 2006 bis 2009 von 51 auf 60 Getötete zu, die Zahl der Schwerverletzten stieg in diesem Zeitraum von 721 auf 737. Auch bei den Leichtverletzten stieg die Zahl von 2.757 auf 2.810. Insgesamt verloren 2009 in NRW 257 Pkw-Fahrer/Mitfahrer ihr Le-

⁶ Rede von Innenminister Dr. Ingo Wolf zur Vorstellung der Verkehrsunfallstatistik 2009 am 08.02.2010 in Düsseldorf (Presseinformation)

⁷ Servus

ben, 60 davon waren Senioren⁸. Dank des medizinischen Fortschritts überleben immer mehr Menschen einen Verkehrsunfall, doch bleiben Folgeschäden in Form von Behinderungen oft ein Leben lang.

Sind Senioren besonders häufig Verursacher von Verkehrsunfällen? Eine umfangreiche Studie der AZT Automotive GmbH ergab, dass weniger als 11% aller Verkehrsunfälle in Deutschland durch Senioren verursacht werden⁹. Diese Zahl für sich gesehen ist ein sehr geringer Anteil. Allerdings ist bei dieser Zahl ebenfalls zu beachten, dass das Mobilitätsverhalten der Senioren durch eine deutlich unterdurchschnittliche Verkehrsteilnahme bezogen auf die Zahl der pro Tag zurückgelegten Wege gekennzeichnet ist¹⁰. Ursächlich dafür ist, dass mit zunehmendem Alter immer geringere Fahrleistungen mit dem Pkw erbracht werden. Die durchschnittliche Tagesfahrleistung mit dem Pkw sinkt von 40 Kilometern auf ca. 16 Kilometer bei Senioren im Alter von 65-69 Jahren. Senioren über 80 Jahre fahren pro Tag sogar nur noch 6 km im Schnitt. Dadurch, dass Senioren nicht mehr so viele Kilometer mit dem Auto zurücklegen wie die anderen Altersgruppen, sinkt für sie natürlich automatisch das Risiko einen Verkehrsunfall zu verursachen. Von daher gesehen sollten die oben erwähnten 11% der Senioren als Unfallverursacher mit Vorsicht zu betrachten sein.

4.3 Der Vergleich mit „Jungen Fahrern“

Um einen Vergleich anstellen zu können, werde ich im Folgenden kurz die Daten der „Jungen Fahrer“ (18 bis 24 Jahre) vorstellen. Diese so genannte Risikogruppe macht nur einen Anteil von 8,2% der Gesamtbevölkerung aus, und dennoch verunglückten 9.504 junge Fahrer als Pkw-Fahrer/Mitfahrer im

⁸ Servus

⁹ http://www.allianzdeutschland.de/presse/news/news_2009-02-18.html (Stand: 08.05.2010, 21:12 Uhr)

¹⁰ Knappe, Ulrich: *Auswirkungen demographischer Entwicklungen auf die Verkehrssicherheitslage am Beispiel des Verkehrsunfallrisikos der „Generation 65+“ – Teil 1.* In: *Polizei, Verkehr + Technik*. 54. Jahrgang – Mai/Juni 2009, S. 84

Jahr 2009¹¹. Im Vergleich dazu waren es 3.607 Senioren bei einem Anteil von 20,2% an der Gesamtbevölkerung. Als Gründe für die hohe Unfallbeteiligung der jungen Fahrer werden meist Unerfahrenheit und erhöhte Risikofreude genannt. Von den 9.504 jungen Fahrern starben 67, 1.454 wurden schwer verletzt, 7.983 wurden leicht verletzt. Die Tendenz bei den jungen Pkw-Fahrern ist dennoch positiv. Von 2006 bis 2009 haben sich sowohl die Zahl der Getöteten (von 77 auf 67), als auch die Zahl der Schwerverletzten (von 1.585 auf 1.454) und Leichtverletzten (von 8.298 auf 7.983), verringert. Das Ziel der Polizei muss es folglich sein, durch gezielte Verkehrsunfallprävention bei den Senioren eine ähnlich positive Tendenz wie bei den jungen Fahrern zu erreichen.

5. Ursachen für Verkehrsunfälle von Senioren

5.1 Physiologische Aspekte

„Man ist ja nicht mehr der Jüngste...“ oder „Alter Mann ist ja kein D-Zug“ sind Sprüche, die sicherlich jeder von uns schon das ein oder andere Mal von älteren Menschen gehört hat. Doch was genau will oder soll uns das sagen? Nimmt die körperliche Leistungsfähigkeit tatsächlich mit fortwährendem Alter ab? Der Dresdner Verkehrspsychologe Bernhard Schlag hält einen Führerschein auf Lebenszeit für nahezu unmöglich, da es unbestritten ist, dass sich ab einem Alter von 70 Jahren massive Veränderungen einstellen¹². Es ist schwierig, die Gruppe der Senioren dahingehend zu analysieren, da man einen gerade 65 Jahre alt gewordenen Menschen nicht mit einem 80 Jährigen vergleichen kann, doch werden sie in der Verkehrsunfallstatistik

¹¹ *Servus*

¹² *Senioren im Straßenverkehr-Risiko oder Routine? Zeitschrift Auto-Bild vom 23.09.2005, Ausgabe Nr. 38*

innerhalb einer Gruppe erfasst. Körperliche Veränderungen treten in unterschiedlichem Alter und in unterschiedlicher Intensität auf. Alterungsprozesse laufen individuell höchst unterschiedlich ab. Ob und in welchem Alter sich Leistungsminderungen einstellen, lässt nicht verallgemeinern, da das kalendarische Alter für sich genommen wenig über die im Einzelfall gegebene Leistungsfähigkeit eines Menschen aussagt. Bei vielen Senioren treten Erkrankungen nur sehr spät oder gar nicht auf. Bei anderen wieder rum sehr früh und gehäuft. Körperliche Leistungseinbußen treten bei der Beweglichkeit, insbesondere bei der Gelenkigkeit von Armen und Beinen, auf, Kraftreserven sind schneller erschöpft, und sensorische Fähigkeiten werden eingeschränkt. Zu diesen zählen das Nachlassen des Sehvermögens und der Sehschärfe, die Einengung des Gesichtsfeldes, die verzögerte Dunkelanpassung, die Zunahme der Blendempfindlichkeit und das Nachlassen der Hörleistung. Gerade mit den Einschränkungen des sensorischen Systems ist eine große Gefahr für das Verkehrsgeschehen verbunden, denn gerade visuelle und akustische Signale sind elementar wichtig, gerade für Pkw-Fahrer, denn 80-90% der für das Fahren benötigten Informationen werden über das Auge aufgenommen¹³. Weiterhin ist es das Gehör, welches den Blick lenkt. Die Gefahr, ein Hupen oder gar ein Martinshorn zu überhören, steigt dadurch. Ebenfalls eine wichtige Rolle für verkehrssicheres Auto fahren stellt der komplette Bewegungsapparat des Menschen dar. Zwar können durch korrektes Einstellen der Innen- und Außenspiegel, sowie durch eine gegebenenfalls installierte Rückfahrkamera, einige Bewegungen erspart bleiben, doch gerade beim Schulterblick, um den „Toten Winkel“ einzusehen, tun sich viele Senioren schon schwer, wenn gerade mal wieder der Nacken steif ist oder der Rücken schmerzt. Gelenkerkrankungen, wie beispielsweise Arthrose, die häufig bei älteren Menschen im Hüft- und Kniegelenk auftritt, kön-

¹³ Wolf, Horst: *Ältere Menschen im Straßenverkehr... ...die Generation 65 Plus*. In: *Polizei Report*. 36. Jahrgang – Heft 6/2009, S. 5

nen bei der Durchführung einer Vollbremsung zu großen Problemen führen, da das Bein respektive das Knie nicht mehr voll belastet werden können. Wer bei einem Fahrsicherheitstraining eine solche Vollbremsung aus höherer Geschwindigkeit schon einmal durchgeführt hat, der weiß, mit welchem erheblichen Kraftaufwand auf das Bremspedal getreten werden muss, und dass eben dieser Druck bis zum endgültigen Stillstand des Autos aufrecht erhalten bleiben muss. Die Alterung verursacht auch die Verlangsamung der Reflexe und Reaktionen¹⁴. Man wird langsamer, weil die Leitungsbahnen zum Gehirn und die Gehirnzellen weniger schnell funktionieren. Ältere Menschen reagieren oft langsamer als jüngere. Bei begrenzter Entscheidungszeit unterlaufen ihnen mehr Fehleinschätzungen. Sie bremsen später, wobei es häufiger zu kleineren Unfällen kommen kann. Schnelles Erfassen und Agieren in komplexen Verkehrssituationen bereitet Probleme. Der ältere Mensch kann nicht mehr so schnell Entscheidungen treffen, insbesondere unter Zeitdruck wirkt er schnell hektisch und unkontrolliert. Als letzten Punkt der physiologischen Aspekte möchte ich noch die chronischen Erkrankungen nennen. Zu diesen Erkrankungen gehören u. a. Polio, Gicht, Rheuma, Diabetes, Multiple Sklerose und sonstige Allergien. Überdurchschnittlich viele ältere Menschen leiden unter den zuvor genannten Erkrankungen und werden damit einhergehend mit Medikamenten behandelt. Inwieweit die Einnahme von Medikamenten die Verkehrsteilnahme beeinträchtigen kann, wird unter Punkt 5.3 erläutert. Bleibt letztlich also festzuhalten, dass die oben erwähnten körperlichen Beeinträchtigungen durchaus auch jungen Menschen widerfahren können, doch sind die Senioren dahingehend am meisten gefährdet und sollten im Rahmen der Verkehrsunfallprävention auch offensiv damit konfrontiert werden.

¹⁴ http://www.bfu.ch/PDFLib/913_105.pdf (Stand: 20.04.2010, 14:05 Uhr)

5.2 Psychologische Aspekte

Je älter ein Mensch wird, desto einzigartiger und spezieller wird er auch. Es bildet sich in der Regel eine individuelle und stabile Persönlichkeit heraus. Neben dieser Persönlichkeitsfestigung kommt es leider aber auch, gerade bei älteren Menschen, zu einer gewissen Persönlichkeitsveränderung, die in Richtung krankhafter Verhaltensweisen geht. Die beiden häufigsten seelischen Erkrankungen sind in diesem Zusammenhang Demenz und Depressionen. Die Demenz ist ein organisch bedingter, fortschreitender Verlust geistiger Fähigkeiten¹⁵. Der Grund ist der Schwund von Hirnsubstanz. Gedächtnisstörungen, Wahrnehmungsstörungen, Orientierungsstörungen (räumliche Umgebung wird nicht mehr erkannt), Denkstörungen (Zusammenhänge werden nicht mehr erkannt), Intelligenzdefizite und verminderte Lernfähigkeit, sowie Persönlichkeitsveränderungen können eine Folge von Demenz sein. Das ist auch der Grund, warum sich meist ältere Menschen öfters verfahren und zunehmend den Überblick über komplexe Situationen verlieren. Depressionen hingegen äußern sich in einer krankt niedergedrückten und pessimistischen Stimmung, was Störungen von Konzentration, Aufmerksamkeit und Gedächtnis zur Folge haben kann¹⁶. Gefährliche Auswirkungen wenn man sich mit dem Pkw mitten im Verkehrsgeschehen befindet. Doch man darf nicht nur die negativen Aspekte erwähnen. Zu Berücksichtigen ist ebenfalls, dass sich viele Senioren der Tatsache bewusst sind, dass sie gewissen Einschränkungen unterliegen und ihre Reaktionsgeschwindigkeit nicht mehr der eines jungen Erwachsenen entsprechen. Viele Senioren haben gelernt, einen entsprechend defensiven Fahrstil zu entwickeln, der gekennzeichnet ist durch niedrigere Geschwindigkeiten, über-

¹⁵ <http://www.senioreninfo.de/vorsorge/gesundheitsvorsorge/demenz-als-alterskrankheit.html> (Stand: 03.06.2010, 15:54 Uhr)

¹⁶ <http://www.web4health.info/de/answers/bipolar-depr-eld-caus.htm> (Stand: 03.06.2010, 16:00 Uhr)

durchschnittlich großem Sicherheitsabstand zum Vordermann und dem Versuch, sich voll und ganz auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Sie sind beim Fahren selten damit beschäftigt, sich mit einem Mitfahrer zu unterhalten, mit dem Handy zu telefonieren, das Radio korrekt einzustellen oder sich eine Zigarette anzuzünden. Unfälle aufgrund zu hoher Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen oder Fahren unter Alkoholeinfluss sind eher gering. Senioren sind meist dort an Verkehrsunfällen involviert, wo es komplexe Verkehrssituationen zu meistern gilt, beispielsweise bei Vorrang- und Vorfahrtsfällen¹⁷. Probleme entstehen vor allem dort, wo sich die beiden gegenteiligen Fahrstile der Senioren und der jungen Fahrer treffen. Auf der einen Seite die Ruhe und Gelassenheit, das Ziel sicher und ohne Zeitdruck von „A“ nach „B“ zu kommen bei den Senioren, auf der anderen Seite der oft rücksichtslose und aggressive Fahrstil der jungen Fahrer, um die Distanz zum Ziel möglichst in Lichtgeschwindigkeit zu überwinden.

5.3 Die Einnahme von Medikamenten

Um eben den im Vorfeld genannten physiologischen und psychologischen Problemen vorzubeugen oder eben solche zu bekämpfen (auszublenden), nehmen ältere Menschen häufig Medikamente zu sich. Anwendung und Dosierung werden meist vom Hausarzt erläutert, doch problematisch wird es schon dann, wenn mehrere Medikamente gleichzeitig genommen werden. Wenn man sich einmal ehrlich hinterfragt, dann muss man schon feststellen, dass das Durchlesen der kompletten Packungsbeilage inklusive aller Nebenwirkungen doch eher ein Wunschdenken der Ärzte und Apotheker ist. Vor allem Medikamente der Schmerztherapie (z. B. Morphin) und der Psychopharmaka (z. B. Beruhigungsmittel) können das Fahrverhalten in sicher-

¹⁷ *Servus*

heitsgefährdendem Maße beeinträchtigen¹⁸. Da es zahlreiche Nebenwirkungen geben kann, möchte ich hier nur beispielhaft Verschlechterung des Reaktionsvermögens, Müdigkeit, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsstörungen. Abschließend bleibt festzuhalten, dass Senioren, bedingt durch ihre geistigen und körperlichen Fähigkeiten, sowie Medikamenteneinnahme, vermehrt Gefahrenpotentiale und Unfallrisiken mit sich bringen. Anhand der Verkehrsunfallstatistik wird aber deutlich, dass es sich bei den Senioren nicht um eine „Hochrisikogruppe“ wie beispielsweise den „Jungen Fahrer“ handelt. Dennoch wird sich zeigen, wohin die Entwicklung geht, da zukünftig immer mehr Senioren in Deutschland auf den Straßen zu finden sein werden.

6. Präventionsansätze

6.1 Der Mensch

Im Mittelpunkt aller Maßnahmen die im Rahmen der Verkehrsunfallprävention getroffen werden, steht sicherlich der Mensch. In unserem konkreten Fall folglich der Senior ab einem Alter von 65 Jahren. Denn schließlich ist er es, der mit seinem Pkw am Verkehr teilnehmen möchte und sich seine Mobilität so lange wie nur möglich zu bewahren. Mobilität wird mit zunehmendem Alter immer mehr ein Luxusgut und ein Indiz von Lebensqualität. Doch was können wir dabei tun? Im Rahmen der Verkehrssicherheitsberatung müssen die Senioren stets auf den neuesten Stand der Verkehrsvorschriften gehalten werden. Denn Gesetze, die heute noch aktuell sind, könnten morgen schon wieder veraltet sein und nicht mehr gelten. Weiterhin sollten sie über Veränderungen im Verkehrsraum in ihrem unmittelbaren Umfeld aufgeklärt werden. Denn gerade ältere Menschen haben eine gewis-

¹⁸ <http://www.medicin.de/ratgeber/themen-a-z/ff/fahrtuechtigkeit.html> (Stand: 02.06.2010, 21:36 Uhr)

se Routine in ihren Abläufen und sind durch eine plötzliche und unvorhersehbare Veränderung überfordert. Hier wäre zum Beispiel eine geänderte Verkehrsführung oder eine Änderung bezüglich der Vorfahrtsregelung zu nennen. Des Wweiteren muss ihnen vor Augen gehalten werden, welche Gefahrenpotentiale, Unfallrisiken und Probleme das Verkehrsgeschehen beinhaltet und auch ihre eigene körperliche Leistungsfähigkeit dahingehend für Folgen haben kann. Es muss an die Eigenverantwortung der Senioren appelliert werden, dass sie den Wagen an den Tagen, an denen sie sich nicht gut fühlen, stehen lassen. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass regelmäßige Routinekontrollen beim Arzt kein Zeichen von Schwäche, sondern von Eigenverantwortung und gesunder Selbsteinschätzung sind. Weiterhin sollte ihnen aufgezeigt werden, welche technischen Neuerungen und persönlich auf sie abgestimmte Varianten es bei Fahrzeugen gibt. Gerade Senioren fahren des Öfteren größere Autos. Sie sollten sich hinterfragen, ob das in Hinblick auf die Rundumsicht und Übersicht noch notwendig ist, oder ob man nicht lieber auf einen Kleinwagen umsteigt. Sollte man sich davon nicht überzeugen lassen, sollten elektronische Helfer wie Einparkassistent, Rückfahrkamera, Servolenkung, Spurassistent, Navigationssysteme oder Abstandsregler als Sonderausstattungen mit gekauft werden. Diese erleichtern heutzutage das Auto fahren in nicht geringem Maße. Trotzdem sollte in diesem Zusammenhang immer erwähnt werden, ob es vielleicht nicht doch ratsam wäre, auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen und das Auto zu verkaufen. Bei entsprechenden Fahrplanangeboten können die Entfernungen, die sonst mit dem Pkw zurückgelegt wurden und mit zunehmendem Alter immer kürzer werden, so sehr sicher zurückgelegt werden. Die Abgabe des Führerscheins zu fordern halte ich persönlich für keine gute Idee, da dieses Stück Papier von vielen Senioren immer noch als letztes Stück Freiheit angesehen wird. Besser wäre sicherlich so zu argumentieren, dass der Pkw über das Jahr gesehen nicht mehr wirtschaftlich ist und die

Wege, die noch zurückgelegt werden müssen, mit dem Taxi, Bus oder Zug kostengünstiger zu erreichen sind. Anstelle darauf zu bestehen, den Führerschein „freiwillig“ abzugeben, sollte die Zielrichtung und Argumentation dahingehend sein, doch lieber den Pkw zu verkaufen. Dann können die Senioren ihren geliebten Führerschein behalten, aber durch die fehlende Möglichkeit ihn zu nutzen eben sich und andere als Pkw-Fahrer nicht mehr gefährden. Für die Senioren, die weiterhin ihren Pkw nutzen wollen, sollten Verhaltenshinweise gegeben werden, wie zum Beispiel das Nutzen verkehrsarmer Zeiten für ihre Arztbesuche oder Einkäufe. Weiterhin sollten Routen im Vorfeld gut durchdacht und geplant werden. Da man auch im Alter niemals auslernt, sollte der Hinweis auf Fahr- und Sicherheitstrainings unter fachkundiger Anleitung gegeben werden, denn bei diesen Trainings bekommt man mögliche Defizite aufgezeigt und lernt wichtige Dinge über seine Fahreigenschaften sowie Verbesserungsmöglichkeiten¹⁹. Man sieht, die Möglichkeiten sich den Senioren mit gewissen Themenkomplexen zu nähern, sind nahezu unbegrenzt und die Ausführungen dazu könnten ganze Seminare füllen, doch unser Hauptproblem wird sein, die Örtlichkeiten zu finden, an denen sich Auto fahrende Senioren befinden.

6.2 Die Fahrbahn

Ein weiterer Punkt, der im Rahmen der Verkehrsunfallprävention eine wichtige Rolle einnimmt, ist die Verkehrsraumgestaltung. Bei der Verkehrsraumgestaltung hat die Polizei gesetzlichen Auftrag, die originär zuständigen Behörden, zum Beispiel die Straßenbaubehörde, bei der Schaffung sicherer Verkehrswege zu unterstützen²⁰. Im Sinne der Senioren wäre es si-

¹⁹Wolf, Horst: *Ältere Menschen im Straßenverkehr... ...die Generation 65 Plus. In: Polizei Report. 36. Jahrgang – Heft 6/2009, S. 8*

²⁰PDV 100 - *Führung und Einsatz der Polizei, Stand: 09/2008, Punkt 2.1.3.4*

cherlich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen, gut sichtbare Fahrbahnmarkierungen aufzutragen, überschaubare Kreisverkehre zu errichten, vereinfachte Regelungen an Verkehrsknotenpunkten zu treffen, und den auch in den Medien oft erwähnten „Schilderwald“ zu entfernen. Weiterhin sollte auf eine ausreichende Straßenbeleuchtung auch an nicht ausgebauten Straßen gedacht werden. Sicherlich gibt es noch weitere Dinge, die im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung bedacht werden müssen, doch stellt sich meist auch direkt die Frage: Wer soll das alles finanzieren? Bauliche Veränderungen sind meist sehr kostenaufwendig, und da die Städte und Kommunen in der heutigen Zeit meist chronisch pleite sind, steckt genau da das Problem gut geplante Projekte auch tatsächlich verwirklichen zu können. Doch sollten solche Angelegenheiten stets als Projekte in unsere Zukunft gesehen werden und finanzielle Engpässe nicht zu Lasten der Sicherheit gehen.

7. Wie und wo erreiche ich die Senioren überhaupt?

Als Zielgruppe für gezielte Verkehrssicherheitsberatung durch entsprechende Beamte gelten natürlich nicht die Senioren, die in Alten- und Wohnheimen untergebracht sind. Diese Senioren sind meist nicht mehr mit dem Pkw unterwegs, sondern beschränken sich auch die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem ÖPNV. Es muss also eine Möglichkeit gefunden werden, die noch „fitten“ und „aktiven“ Senioren zu erreichen, die mit dem Auto unterwegs sind. Hier ist die Verkehrsunfallprävention in Kooperation mit anderen Organisationen gefragt. Hier sollte die Möglichkeit genutzt werden, mit Seniorenclubs, Kirchengemeinden, Sportvereinen, Altentreffs und dem Senioren-

beirat zusammen zu arbeiten. Dort könnten Seminare und Informationsveranstaltungen durchgeführt werden, um Senioren auf mögliche Gefahren zu sensibilisieren. Auch die Kraftfahrzeugindustrie hat einen gewissen Präventivauftrag. Die Sicherheit der Senioren kann durch seniorengerechtere Ausstattung der Kraftfahrzeuge sicherlich noch erhöht werden. Auch von den Ärzten muss erwartet werden können, dass sie in Bezug auf Medikamenteneinnahme und daraus resultierende Fahruntauglichkeit Präventivarbeit leisten. Einen ganz entscheidenden Faktor spielt meiner Meinung nach die Öffentlichkeitsarbeit. Über Medien wie Presse und Rundfunk können nahezu alle Senioren erreicht werden. Denn wer schaut schon nicht fern oder liest keine Zeitung. Gerade die kostenlosen Lokalnachrichten sind beliebte Lektüren bei älteren Menschen. Wenn dort Termine für mögliche Seminarveranstaltungen durch die Polizei oder Berichte, welche die Probleme älterer Menschen im Verkehr aufzeigen, gedruckt werden, werden sicherlich viele Senioren darauf aufmerksam. Zu etwaigen Seminarveranstaltungen könnten dann auch Augenoptiker und Gehörgeräteakustiker mit eingeladen werden, die speziell die Problematik des Hörens und Sehens bei älteren Menschen erläutern. Den Verkehrssicherheitsberatern und Bezirksdienstbeamten der Polizei stehen unterstützend die Mitglieder der Deutschen Verkehrswacht zu Seite²¹. Ich bin der Meinung, dass die Polizei alleine Probleme haben könnte, die Zielgruppe zu erreichen und nur mit vereinten Kräften und in enger Zusammenarbeit mit den unterschiedlichsten Organisationen eine erfolgreiche Verkehrsunfallprävention durchführen kann.

8. Fazit

²¹ http://www.mobilundsicher.de/media/polizei_verkehrssich.pdf (Stand: 05.05.2010, 19:23 Uhr)

Es bleibt festzuhalten, dass gemäß Verkehrsunfallstatistik die Senioren nicht zu einer besonders gefährdeten Zielgruppe gehören und auch selber nicht eine überdurchschnittlich hohe Gefahr für das Verkehrsgeschehen darstellen. So lange dies der Fall ist, und sich die Statistiken dahingehend nicht grundlegend verändern, halte ich eine gesetzliche Regelung zur „Führerscheinabgabe mit 65 Jahren“ für falsch. Dies wäre erstens sicher schwer durchsetzbar, noch würde es zweitens allen Senioren gerecht werden. Dass sich ihre körperlichen, sensorischen und kognitiven Eigenschaften mit zunehmendem Alter einschränken, ist nicht von der Hand zu weisen. Doch nicht jeder Senior ist mit 65 Jahren pauschal nicht mehr fahrtauglich! Vielmehr würde ab einem gewissen Alter eine medizinische Untersuchung zur Fahrtauglichkeit in einem Abstand von 2 Jahren sicherlich Sinn machen. Dieses Modell gibt es bereits in der Schweiz und würde sicherlich in der Bevölkerung nicht auf Ablehnung stoßen²².

Gerade im fortgeschrittenen Alter ist es wichtig, mobil zu bleiben. Nur so lässt sich die Freiheit der „dritten Jugend“ auskosten und die Lebensqualität erhalten. Wer hier widerspricht und sich glücklich schätzt, einmal ins Seniorenalter zu kommen, wird spätestens dann wissen, wovon hier die Rede ist.

²² www.bfu.ch/pdf/seniorenlenker.pdf (Stand: 27.05.2010, 18:56 Uhr)

Quellenverzeichnis

Literatur

- 1) Gerlach, J.; u. a. : Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation. Köln 2007.
- 2) Knappe, Ulrich: Auswirkungen demographischer Entwicklungen auf die Verkehrssicherheitslage am Beispiel des Verkehrsunfallrisikos der „Generation 65+“ – Teil 1. In: Polizei, Verkehr + Technik. 54. Jahrgang – Mai/Juni 2009
- 3) Wolf, Horst: Ältere Menschen im Straßenverkehr... ...die Generation 65 Plus. In: Polizei Report. 36. Jahrgang – Heft 6/2009
- 4) Senioren im Straßenverkehr-Risiko oder Routine? Zeitschrift Auto-Bild vom 23.09.2005, Ausgabe Nr. 38

Internet

http://www.bfu.ch/PDFLib/913_105.pdf

(Stand: 20.04.2010, 14:05 Uhr)

http://www1.adac.de/images/Senioren%20im%20Stra%C3%9Fenverkehr_tcm8-92049.pdf

(Stand: 22.04.2010, 16:08 Uhr)

<http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/SeniorenMuS.html>

(Stand: 28.04.2010, 20:01 Uhr)

http://www.mobilundsicher.de/media/polizei_verkehrssich.pdf

(Stand: 05.05.2010, 19:23 Uhr)

<http://www.polizei.bayern.de/schuetzenvorbeugen/senioren/index.html/8071>

[4](#) (Stand: 05.05.2010, 19:26 Uhr)

<http://www.medizin.de/ratgeber/themen-a-z/f/fahrtuechtigkeit.html>

(Stand: 02.06.2010, 21:36 Uhr)

http://www.allianzdeutschland.de/presse/news/news_2008-10-23.html

(Stand: 08.05.2010, 21:10 Uhr)

http://www.allianzdeutschland.de/presse/news/news_2009-02-18.html

(Stand: 08.05.2010, 21:12 Uhr)

http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2009/11/PD09_435_12411.templateId=renderPrint.psm

(Stand: 01.06.2010, 20:40 Uhr)

<http://www.senioreninfo.de/vorsorge/gesundheitsvorsorge/demenz-als-alterkrankheit.html>

(Stand: 03.06.2010, 15:54 Uhr)

<http://www.web4health.info/de/answers/bipolar-depr-eld-caus.htm>

(Stand: 03.06.2010, 16:00 Uhr)

Gesetze

- 1) Strafgesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 13.11.1998 (BGBl. I S. 3322)
- 2) Straßenverkehrsgesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310; ber. S. 919)

3) Polizeigesetz des Landes Nordrhein-Westfalen i. d. F. der Bekanntmachung vom 25.07.2003 (GV. NRW. S. 441)

Verordnungen

Straßenverkehrsordnung vom 16.11.1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38)

Erlasse

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW. RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 – 41- 61.02.01 – 3 -.

Sonstige Literatur

PDV 100 - Führung und Einsatz der Polizei, Stand: 09/2008

Sonstige Quellen

- 1) Rede von Innenminister Dr. Ingo Wolf zur Vorstellung der Verkehrsunfallstatistik 2009 am 08.02.2010 in Düsseldorf (Presseinformation)
- 2) Programm SERVUS

Abkürzungsverzeichnis

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil Club

i. d. F. - in der Fassung

IM - Innenministerium

Kfz – Kraftfahrzeug

NRW - Nordrhein-Westfalen

ÖPNV - Öffentlicher Personen Nahverkehr

PDV – Polizeidienstvorschrift

Pkw – Personenkraftwagen

PolG – Polizeigesetz

StGB – Strafgesetzbuch

StVG - Straßenverkehrsgesetz

StVO – Straßenverkehrsordnung

u. a. – unter anderem

WWD – Wach- und Wechseldienst

Selbstständigkeitserklärung

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

Norman Nowak

Duisburg, den 08.06.2010