

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei für Senioren

Senioren als Radfahrer

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrsunfallprävention der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf

vorgelegt von
Michael Henke, PHM/KB, P 06/06

Duisburg, im März 2008

1. Vorwort	3
2. Begriffsbestimmung „Senioren“	4
3. Probleme älterer Menschen im Straßenverkehr	5
3.1 Seh- und Hörvermögen	5
3.2 Krankheiten / Behinderungen	6
3.3 Medikamente	6
3.4 Persönliche Unsicherheiten	7
3.5 Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer	8
4. Statistische Betrachtung	9
4.1 Bevölkerungsentwicklung in NRW	9
4.2 Verunglückte Fahrradfahrer in NRW	10
4.3 Verunglückte Fußgänger in NRW	10
4.4 Unfallstatistik NRW zweier Risikogruppen	11
5. Interview mit einer Verkehrspsychologin	13
6. Maßnahmen	20
6.1 polizeiliche Maßnahmen	20
6.2 Maßnahmen anderer Institutionen	25
7. Fazit	26
8. Quellenverzeichnis	28

1. Vorwort

„Jetzt bin ich im Ruhestand, jetzt habe ich endlich Zeit“ – eine Aussage älterer Menschen, die man immer häufiger hört. Die Ansicht, mit der Rente sei das aktive Leben vorbei, ist längst überholt. Gesunde Ernährung, Sportprogramme und verbesserte medizinische Versorgung tragen zur Erhöhung des Lebensalters bei. Das Alter wird bewusster erlebt und nicht mehr als Hindernis angesehen.

Immer mehr Senioren wollen auch in dieser Lebensphase ihr soziales Umfeld selbst gestalten und die Zeit nach ihrem Berufsleben genießen.

Um dies zu gewährleisten, sind die meisten älteren Menschen nicht bereit, auf die dafür notwendige Mobilität zu verzichten. Den Standard, den sie vor dem Ruhestand genossen haben, wollen sie so optimal wie möglich beibehalten und auch weiterhin aktiv am Straßenverkehr teilnehmen.

Diese Entwicklung und die Tatsache, dass sich der Bevölkerungsanteil der Senioren in den letzten Jahren stark erhöht hat (und auch in Zukunft weiter zunehmen wird), geben genügend Anlass, sich mit dem Thema „Senioren im Straßenverkehr“ näher zu befassen.

Die vorliegende Arbeit will dabei im Speziellen auf die Gruppe der Radfahrenden Senioren eingehen. Denn oft wird das Auto im Alter abgeschafft und gegen das Fahrrad eingetauscht. Sei es aus Kostengründen, oder um sich sportlich zu betätigen. Auch ein gestiegenes Umweltbewusstsein trägt dazu bei, von vier Rädern auf zwei umzusteigen.

Doch welche Gefahren birgt die Teilnahme am Straßenverkehr für ältere Radfahrer? Was kann die Polizei tun, um ihnen zu helfen bzw. sie zu unterstützen? Oder ist dies nicht notwendig, weil der ältere Radfahrer eher eine Ausnahmerecheinung ist bzw. im Straßenverkehr nicht auffällt?

All diese Fragen sollen hier genauer beleuchtet und am Ende beantwortet werden.

2. Begriffsbestimmung „Senioren“

Der Übergang zum „Altsein“ ist nicht klar definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Die offizielle Ruhestandsgrenze ist der ständigen Veränderung unterworfen und selbst in der Altersforschung unterteilt man 5 verschiedene Bereiche:

- 2.1. das kalendarische Alter – wird meist in der Statistik verwendet, bezieht sich auf die Anzahl der Lebensjahre
- 2.2. das biologische Alter – bezieht sich auf die noch zu erwartende Lebensspanne unter Berücksichtigung des Gesundheitszustandes
- 2.3. das funktionale Alter – bezieht sich auf die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit der Person
- 2.4. das psychologische Alter – bezieht sich auf die Fähigkeit, sich auf wechselnde Umwelteinflüsse einzustellen und gibt Auskunft über die Selbsteinschätzung einer Person
- 2.5. das soziologische Alter – bezieht sich auf die Position des Einzelnen in der Gesellschaft

Aufgrund dieser Unterscheidung wird klar, dass ältere Personen keiner festen Kategorie zugeordnet werden können. Jeder Mensch ist ein Individuum und entwickelt sich dementsprechend unterschiedlich.

Um wissenschaftliche Ergebnisse jedoch anschaulich darzustellen und eine Grundlage für diese Arbeit zu schaffen, wird hier die Vollendung des 65. Lebensjahres als Einteilung für die Altersgruppe der Senioren zugrunde gelegt.

3. Probleme älterer Menschen im Straßenverkehr

Senioren im Straßenverkehr werden als Risikogruppe eingestuft. Warum ist das so, was erschwert die Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr?

3.1 Seh- und Hörvermögen

Die Augen sind eines unserer wichtigsten Sinnesorgane. Sie leiten 90 % aller Informationen aus dem Straßenverkehr ans Gehirn weiter, damit man schnell und angepasst reagieren kann.

Die Veränderung der Sehkraft im Alter ist ein ganz natürlicher Vorgang. Sie kommt schleichend und unbemerkt und man gewöhnt sich daran. Bereits ab dem 40. Lebensjahr tritt die sog. Alterssichtigkeit ein, der Mensch verfügt dann im Durchschnitt nur über ca. 90 % der Sehschärfe wie noch als 20-Jähriger. Mit 60 besitzt man gerade noch 74 %, mit 80 sogar nur noch 47 % seiner Sehfähigkeit. Hinzu kommt das verschlechterte Sehvermögen bei Dämmerung/Dunkelheit oder schlechter Witterung.

Ähnlich verhält es sich mit unserem Hörvermögen. Mit steigendem Alter lässt unsere Hörkraft, insbesondere für die hohen Töne nach. Die Ohren sind natürlich nicht nur zum Hören da, sondern dienen auch der Wahrnehmung und Orientierung in unserem Umfeld, sowie dem Gleichgewichtssinn. Da ältere Menschen in der Regel langsamer fahren als jüngere, ist es für sie noch schwieriger, mit einem gestörten Gleichgewichtssinn die Spur zu halten. Zusätzlich tragen Unebenheiten im Straßenbelag, rutschige Straßenoberflächen oder Straßenbahnschienen zum Kontrollverlust über die Steuerung des Fahrrades bei, da ältere Menschen diese Unwägbarkeiten nur schwer ausgleichen können.

3.2 Krankheiten / Behinderungen

Das Alter bringt naturgemäß unterschiedliche Krankheitsbilder mit sich. Damit sind nicht Erkältungen oder grippale Infekte gemeint, sondern schwerwiegende, teils unheilbare/chronische oder zumindest langwierige Krankheiten, wie z. B. Herz- und Kreislauferkrankungen, Gefäßkrankheiten, Bluthochdruck oder Nervenkrankheiten. Diese Krankheiten können das allgemeine Wohlbefinden stark beeinträchtigen, insbesondere, wenn externe Stresssituationen, wie im täglichen Straßenverkehr, hinzukommen.

Auch Alzheimer, Parkinson, Arthrose und Rheuma schränken die motorische Beweglichkeit ein und verlangsamen sie. Das kann soweit reichen, dass bleibende Körperschäden/Behinderungen auftreten und dadurch viele ältere Mitmenschen auf Hilfsmittel angewiesen sind, z. B. einen Rollator oder Rollstuhl. Auch das Fahrrad kann als ein solches angesehen werden, da es den Rücken und die Beine entlastet und der schnelleren Fortbewegung dient.

3.3 Medikamente

Da ältere Menschen häufiger an schwerwiegenden Erkrankungen leiden, sind sie oft auf starke Medikamente angewiesen, deren Nebenwirkungen unterschätzt werden, möglicherweise sogar gänzlich unbekannt sind.

Ca. 54 % aller Fertigarzneien werden von über 65-jährigen konsumiert und das bei einem Bevölkerungsanteil von „nur“ 20 %! Die Medikation mit Analgetika (Schmerzmittel), Sedativa (Beruhigungsmittel), Hypnotika (Schlafmittel) oder Psychopharmaka (Antidepressiva) ist u. a. bei erkrankten Senioren teilweise so intensiv, dass sie Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit haben kann. Daraus resultierende Konzentrationsmängel führen zu Gedankenlosigkeit und Unvorsichtigkeiten. Hier sind insbesondere die behandelnden Ärzte in der Pflicht, Aufklärungsarbeit zu leisten, da den meisten Menschen nicht bewusst ist, welche gravierenden Nebenwirkungen starke Medikamente nach sich ziehen können. Da ältere Menschen gewohnheitsmäßig oft ihren behandelnden Arzt aufsuchen und ein dementsprechen-

des Vertrauensverhältnis zu ihm haben, besteht hier eine gute Einflussmöglichkeit.

3.4 Persönliche Unsicherheiten

Die Straßenverkehrsordnung ist einem ständigem Wandel unterworfen. Alte Regelungen werden den veränderten Verkehrsbedingungen angepasst oder gänzlich durch neue ersetzt. Das stellt ein zusätzliches Problem für Senioren dar, denn die Lernfähigkeit bei älteren Menschen ist nicht mehr so stark ausgeprägt und Neuerungen werden schlechter realisiert. Das führt zu mangelnder Kenntnis von Verkehrsregeln und damit zu Unsicherheit und Ängstlichkeit. Auch die Tatsache, dass sie relativ wenig am Straßenverkehr teilnehmen, erhöht das Angstempfinden vor unbekanntem Situationen.

Dieses unsichere und ungeschlüssige Verhalten älterer Menschen (links-rechts Schwenken beim Abbiegen, Benutzen der ganzen Fahrbahn) beeinflusst andere Verkehrsteilnehmer und irritiert sie. Senioren reagieren aufgrund unterschiedlichen Verkehrserlebens und abweichender Wahrnehmung nicht nur anders, sondern auch langsamer als jüngere Verkehrsteilnehmer (divergierendes Reaktionsverhalten). Ältere Menschen sind zwar in der Lage, durch gesammelte Erfahrungen verlängerte Reaktionszeiten auszugleichen, doch birgt dies gleichzeitig die Gefahr, sich allzu leichtsinnig nur darauf zu verlassen.

Alltägliche Situationen werden unterschätzt, Routine und schlechte Gewohnheiten schleichen sich ein: „Da ist mir ja noch nie etwas passiert, diese Strecke bin ich schon so oft gefahren, da kenne ich mich aus.“ Solche und ähnliche Aussagen zeugen von zunehmender Nachlässigkeit im Alter.

Des Weiteren ist zu bemerken, dass die Gruppe der Senioren häufig an Selbstüberschätzung leidet. Werden sie zu Fehlern älterer Radfahrer im Straßenverkehr befragt, bestätigen sie zwar bestimmtes Fehlverhalten in konkreten Situationen, stellen dies jedoch nur bei anderen Senioren fest und halten sich selbst für korrekte Verkehrsteilnehmer. Das Bewusstsein, als älterer Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr besonders gefährdet zu sein, besteht also, projiziert wird dies aber meist nur auf andere über 65-jährige,

nicht auf sich selbst. Das bedeutet, dass das eigene Fehlverhalten in vielen Fällen unbewusst abläuft.

3.5 Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Nicht nur Senioren selbst setzen die Ursache für Gefahren im Straßenverkehr. Sie sind in der heutigen Zeit immer mehr Stresssituationen in diesem ausgesetzt. Unzählige Reize strömen auf sie ein, Zeit ist heutzutage Luxus, das zeigt sich z. B. in rücksichtslosem Verhalten anderer Autofahrer oder bei zu kurzen Ampelphasen.

Der Verkehr wird entgegen ihrer früheren Erfahrungen immer umfangreicher (Anzahl der Neuzulassungen steigt¹, pro Haushalt meist zwei PKW) und geräuschvoller.

Auch andere Risikogruppen, wie z. B. radelnde Kinder, stellen eine zusätzliche, weil unberechenbare Belastung dar. Ebenso wie alles, das den gewohnten Ablauf durcheinander bringt, wie z. B. zu geparkte Geh- und Radwege. Ältere Menschen sind an immer wiederkehrende Muster gewöhnt und können auf unvorhergesehene Ereignisse nur schwer/langsam reagieren.

Das Verhalten, die Belastbarkeit und die Fähigkeit zur Teilnahme am Straßenverkehr hängen also von vielen inneren und äußeren Bedingungen ab. Die Leistungsfähigkeit wird nicht allein vom Alter bestimmt, sondern vielmehr durch ein komplexes System aus unterschiedlichen Faktoren, die ineinander greifen und sich gegenseitig beeinflussen.

Die Einstufung der Senioren als Risikogruppe ist also vollkommen gerechtfertigt. Es kann abschließend keine konkrete Ursache für die erschwerte Teilnahme am Straßenverkehr festgestellt werden. Es gibt eine Vielzahl an Gründen, die nicht isoliert betrachtet, sondern gemeinsam bearbeitet werden sollten.

¹ 1990 zugelassene Fahrzeuge in NRW: 8.961.743
2007 zugelassene Fahrzeuge in NRW: 11.563.285

4. Statistische Betrachtung

4.1 Bevölkerungsentwicklung in NRW

Jahr / Alter	< 15 Jahre	15 – 39 Jahre	40 – 64 Jahre	Ab 65 Jahre
1990	15,4	37,1	32,4	15,1
1995	16,3	35,7	32,1	15,9
2000	16,3	33,6	33,2	17,0
2003	15,6	32,3	33,8	18,2
2005	15,1	31,4	34,2	19,3
2006	14,7	31,0	34,6	19,7

(Angaben der Bevölkerungsanteile in %)

In der Grafik lassen sich deutliche Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung erkennen. Während der Anteil der unter 40-jährigen stetig abnimmt, hier insbesondere die Gruppe der unter 15-jährigen, so steht demgegenüber eine deutliche Zunahme des Anteils der über 40-jährigen. Ursächlich dafür ist sicherlich die abnehmende Geburtenrate.

Auffällig ist der anhaltend steigende Trend bei der Gruppe der Senioren. Waren es vor ca. 17 Jahren noch 15,1 %, liegt der Bevölkerungsanteil der Senioren im Jahr 2006 schon bei 19,7 %. Bei dieser Steigerungsrate dürfte spätestens 2008 die 20 %-Marke überschritten werden. Das bedeutet, jeder 5. Einwohner ist mittlerweile über 65 Jahre alt!

4.2 Verunglückte Fahrradfahrer in NRW

Verunglückte	2002	2003	2004	2005	2006	Veränderung 2005 - 2006
6 - 14 Jahre	3038	3183	3067	3236	2817	-12,95 %
18 – 24 Jahre	1348	1393	1481	1578	1539	-2,47 %
Ab 65 Jahre	1956	2195	2152	2376	2376	0,00 %

4.3 Verunglückte Fußgänger in NRW

Verunglückte	2002	2003	2004	2005	2006	Veränderungen 2005 - 2006
6 – 14 Jahre	2538	2391	2199	2170	2168	-0,09 %
18 – 24 Jahre	773	768	749	792	756	-4,55 %
Ab 65 Jahre	1506	1498	1587	1580	1576	-0,25 %

In diesen beiden Statistiken soll das Verhältnis zwischen verunglückten Radfahrern und verunglückten Fußgängern dargestellt werden.

Schon auf den ersten Blick wird deutlich, dass Radfahrer im Seniorenbereich stärker von Unfällen im Straßenverkehr betroffen sind als Fußgänger in dieser Altersgruppe. Insgesamt steigt die Zahl der verunfallten älteren Radfahrer stetig an, von 1956 im Jahr 2002 auf 2376 im Jahr 2006. Zwar zeigt sich erstmals im Gegensatz zum Vorjahr keine negative Veränderung, aber im Bereich der verunfallten älteren Fußgänger gibt es zumindest eine leichte positive Tendenz.

Diese Verbesserung ist auch bei allen anderen Risikogruppen erkennbar, insbesondere bei den verunglückten Rad fahrenden Kindern. Hier stellte sich im Jahr 2006 eine Verbesserung von fast 13 % ein!

Es bleibt also festzuhalten, dass Rad fahrende Senioren im Gegensatz zu anderen Zielgruppen und im Gegensatz zu Fußgängern ein höheres Risiko tragen, in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt zu werden.

Außerdem kann im Vergleich zu den Vorjahren kein Rückgang der Unfallzahlen festgestellt werden.

4.4 Unfallstatistik NRW zweier Risikogruppen

„Junge Fahrer“ – 18 bis 24 Jahre

	2002	2003	2004	2005	2006
Verunglückte	17.155	16.319	15.939	14.878	14.594
Verletzte	16.992	16.124	15.780	14.727	14.473
Getötete	163	176	159	151	121

„Senioren“ – ab 65 Jahre

	2002	2003	2004	2005	2006
Verunglückte	7.584	8.099	8.103	8.420	8.514
Verletzte	7.368	7.881	7.894	8.226	8.337
Getötete	216	218	209	194	177

Diese Statistik stellt die Unfallzahlen zweier Risikogruppen, nämlich die der „Jungen Fahrer“ und die der „Senioren“, gegenüber.

Junge Menschen der Altersgruppe 18 - 24 Jahre stellen zwar einen geringeren Prozentsatz an der Gesamtbevölkerung dar (der Zeitraum umfasst nur

7 Jahre), nehmen aber im Vergleich zu älteren Menschen (bis zu 30 Jahre andauernde Altersphase) mehr am Straßenverkehr teil. Dafür sprechen die weitaus höheren Zahlen bei den insgesamt Verunglückten.

Demgegenüber steht jedoch die Anzahl der Getöteten. Waren es bei den jungen Fahrern im Jahr 2002 163, so wurden bei den Senioren im gleichen Jahr 216 Verkehrstote festgestellt. Vor dem oben beschriebenen Hintergrund der geringeren Teilnahme am Straßenverkehr betrachtet, werden also viel mehr Senioren im Straßenverkehr getötet als vergleichsweise bei anderen Risikogruppen.

Des Weiteren zeigt die Statistik eine sehr positive Tendenz in der Gruppe der jungen Fahrer. Die Zahl der hier durch einen Verkehrsunfall Verletzten ist seit 2002 stetig gefallen. Die Zahl der Getöteten weist mit 121 einen neuen Niedrigrekord auf. Dies ist auch bei den Senioren zu bemerken. 2002 wurden „lediglich“ 177 Menschen über 65 Jahre im Straßenverkehr getötet. Allerdings sind das immer noch verhältnismäßig mehr als in anderen Risikogruppen und die Verbesserungsquote macht hier auch nur ca. 9 % aus, während die Zahl der Getöteten bei den jungen Fahrern um ca. 20 % zurückging. Außerdem lässt sich diese leicht positive Tendenz nur in der Kategorie der Getöteten feststellen. Die Anzahl der Verletzten ist in den vergangenen Jahren stetig angestiegen. Waren es 2002 beispielsweise „nur“ 7.368 verletzte Senioren, waren 2006 über 8.300 betroffen. Das mag sicherlich damit zusammenhängen, dass sich die Bevölkerungsverteilung verändert und immer mehr Menschen im Alter mobil bleiben.

Die Auswertung der verschiedenen Unfallzahlen und Statistiken ergibt also:

- Die Verletzungen, die Senioren aufgrund von Unfällen im Straßenverkehr davontragen, sind schwerwiegender als bei anderen Personengruppen.
- Senioren werden überproportional oft im Straßenverkehr getötet.
- Die Anzahl der verunglückten Senioren nimmt nicht wie bei anderen Risikogruppen ab, sondern jedes Jahr zu. Die Unfallzahlen bei Senioren als Radfahrer verbessern sich ebenfalls nicht.

- Rad fahrende Senioren werden proportional öfter in Unfälle verwickelt als ältere Fußgänger oder andere Risikogruppen. Dies wird durch den verhältnismäßig hohen Anteil an Alleinunfällen begründet, wovon naturgemäß Fußgänger meist nicht betroffen sind.

5. Interview mit einer Verkehrspsychologin

Für die Überprüfung und Bewertung der Verkehrstüchtigkeit bzw. Fahrtauglichkeit von Senioren sind sog. Verkehrspsychologen zuständig. Diese sind unter anderem bei den verschiedenen TÜV ansässig.

Um einen Einblick in deren Arbeit und damit auch eine fachlich geschulte Meinung zu bekommen, habe ich ein Interview mit der Verkehrspsychologin Elke Tyczynska geführt.

Frage 1: Können Sie sich und ihren Beruf bitte kurz vorstellen?

Ich bin Dipl.-Psychologin und habe mich seit Anfang der 90er Jahre auf das Gebiet der Verkehrspsychologie spezialisiert. Ich bin damit Fachpsychologin für Verkehrspsychologie und anerkannte verkehrspsychologische Beraterin. Auch bin ich berechtigt, Kurse nach § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung (Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung) zu geben sowie besondere Aufbau Seminare (für Fahrer in der Probezeit, die mit einem Alkohol- oder Drogendelikt im Straßenverkehr aufgefallen sind, oder für Fahrer mit einem Punktestand zwischen 14 und 17 Punkten, die neben den verkehrsrechtlichen Delikten mit einem Alkohol- oder Drogendelikt im Straßenverkehr aufgefallen sind).

Beim TÜV Rheinland bin ich freie Mitarbeiterin und arbeite dort auf Honorarbasis als psychologische Gutachterin bei der medizinisch-

psychologischen Untersuchung, als Kursleiterin und als verkehrspsychologische Beraterin.

Frage 2: *Inwiefern haben Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit beim TÜV Rheinland mit Senioren als Verkehrsteilnehmer zu tun?*

Senioren kommen in aller Regel zu uns, wenn sie im Straßenverkehr durch unangepasstes Verhalten, gravierendes Fehlverhalten oder Unfälle aufgefallen sind. Selten kommen auch Senioren mit Alkohol- oder verkehrsrechtlichen Delikten zu einer MPU.

Zunehmend, aber noch recht selten, kommen auch Senioren, die entweder selber unsicher sind, ob sie noch fahren können, oder denen andere Personen (meist deren Kinder/Angehörige) gesagt haben, dass sie lieber nicht mehr fahren sollten. Diese Senioren wollen ihre psychophysischen Leistungsvoraussetzungen für das Autofahren (Reaktionsvermögen, Aufmerksamkeit, Konzentration, Überblicksgewinnung) und teilweise auch die medizinischen/gesundheitlichen Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme testen bzw. überprüfen lassen.

Frage 3: *Wie sieht Ihre Tätigkeit im Einzelnen aus? Wie arbeiten Sie mit den Senioren?*

Bei dem ersten Personenkreis - Senioren, die sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen müssen - führe ich die psychologische Untersuchung, also die Exploration (= Untersuchungsgespräch) durch. Hierbei geht es darum festzustellen, welches Fehlverhalten vorgelegen hat, ob es der betreffenden Person bewusst ist, ob sie die Ursachen dieses Fehlverhaltens kennt, ob sie die erforderlichen Konsequenzen (meist Verhaltensänderungen) gezogen und ob sie problemangemessene und differenzierte Vorstellungen oder Verhaltensalternativen entwickelt hat, um ein erneutes Fehlverhalten zu vermeiden.

Beispiel: Ein älterer Kraftfahrer ist durch einen Verkehrsunfall aufgefallen. Hat er die Ursachen des Unfalls erkannt (eigenes Fehlverhalten, fehlendes Reaktionsvermögen etc.), hat er daraus Konsequenzen gezogen (Was muss ich anders machen bzw. welche Fahrsituationen sollte ich meiden? Z. B. wenn ich nachts nicht mehr so gut sehe oder sollte ich das Fahren in fremden Großstädten unterlassen?) bzw. welche Möglichkeiten hat er, Leistungsdefizite zu kompensieren. Wichtig ist dabei auch zu prüfen, ob er das eigene Fehlverhalten und eventuelle Leistungseinbußen einsieht und akzeptiert.

Ebenso werden bei diesem Personenkreis Leistungstestverfahren durchgeführt. Ich werte die Ergebnisse dieser Testverfahren aus und beurteile sie bzgl. der daraus abzuleitenden Folgen für die Verkehrsteilnahme.

Beim zweiten Personenkreis werden ebenfalls Leistungstestverfahren durchgeführt, die ich aus- und bewerten muss. Darüber hinaus versuche ich in einem Gespräch zu klären, wie die persönliche Situation des Betroffenen ist, welche Beeinträchtigungen vorliegen, wo und zu welchen Zeiten er fahren möchte/muss. Bei deutlichen Leistungseinbußen, die eine sichere Verkehrsteilnahme in Frage stellen, müssen Kompensationsmöglichkeiten (z. B. vorausschauende Fahrweise, gute Sicherheitseinstellung etc.) oder weitere Risikofaktoren (gesundheitliche Beeinträchtigungen) abgeklärt werden. Im Extremfall muss ich auch darauf hinweisen, dass es besser wäre, auf die Fahrerlaubnis bzw. Verkehrsteilnahme ganz zu verzichten und der betroffenen Person Anregungen/Motivation geben, ihr Leben ohne motorisierte Verkehrsteilnahme zu organisieren.

Bei noch nicht „fahreignungsausschließenden“, aber doch schon deutlichen Defiziten kann erwogen werden, die Verkehrsteilnahme auf bestimmte Bereiche (z. B. nur bestimmte Strecken oder einen bestimmten Umkreis vom Wohnort), bestimmte Zeiten (nicht bei Dunkelheit) oder eine maximale Geschwindigkeit (z. B. nicht über 100 km/h) zu begrenzen.

Frage 4: *Welche Defizite stellen Sie bei Senioren durch Ihre Untersuchungen fest? Können Sie die Einlassungen einschlägiger Literatur unterstützen bzgl. nachlassender Konzentrations- und Reaktionsleistung bzw. verschlechtertem Seh- und Hörvermögen?*

Bei den meisten Senioren lassen sich nachlassende Leistungen im Bereich der Reaktionsgeschwindigkeit feststellen. Es findet eine Verschiebung statt, hin zu einer genaueren, aber langsameren Bearbeitung der Testaufgaben (weniger Fehler, dafür verlangsamte Reaktion). Bei jungen Personen ist das umgekehrt.

Darüber hinaus wird die Überblicksgewinnung (schnelles Erfassen komplexer Situationen und damit vieler Informationen gleichzeitig) mit zunehmendem Alter schlechter, ebenso die Dauerbelastbarkeit (schnellere Ermüdbarkeit, nachlassende Konzentration). Einige dieser Defizite können durch angepasste Fahrweise oder Beschränkungen (s. o.) ausgeglichen werden.

Ebenso findet sich häufig ein nachlassendes Seh- und Hörvermögen. Die meisten älteren Kraftfahrer erreichen nur noch mit Sehhilfe das erforderliche Sehvermögen, mitunter können bestimmte Fahrzeug-Klassen nicht mehr gefahren werden (Kraftfahrzeuge der Gruppe 2, also über 3,5 t oder Personenbeförderung).

Somit kann ich die Thesen, die in verschiedener Fachliteratur aufgestellt werden, bestätigen.

Frage 5: *Wirken sich diese Defizite bei Senioren als Radfahrer anders, vielleicht auch schwerer aus?*

Die festgestellten Defizite (schlechteres Reaktionsvermögen, mangelnde Überblicksgewinnung, geringere Dauerbelastbarkeit) wirken sich beim Fahrradfahren weniger dramatisch aus als beim Autofahren (geringere Geschwindigkeit).

Andererseits sind Einbußen in der Motorik, im Gleichgewicht sowie eine zunehmende Unsicherheit oft der Grund dafür, dass ältere Radfahrer unvorhersehbare Fahrmanöver („Schlenker fahren“, nicht erkennbare Absichten - will er anhalten oder weiterfahren) durchführen.

Ebenso hat das nachlassende Sehvermögen Einfluss auf das Fahrradfahren. Das nachlassende Hörvermögen führt ebenfalls dazu, dass akustische Informationen schlechter wahrgenommen werden (z. B. Signaltöne, Zurufe). Es gilt aber das Gleiche wie für die anderen Defizite - bei der geringen Geschwindigkeit, die ein älterer Radfahrer fährt, lassen sich solche Defizite noch etwas ausgleichen, durch die fehlende passive Sicherheit ist aber ein erhöhtes Risiko für schwere Verletzungen gegeben. Vor allem bei Stürzen ist aufgrund der fehlenden Beweglichkeit und des fehlenden Reaktionsvermögens ein hohes Verletzungsrisiko gegeben. Die meist abnehmende Stabilität der Knochen führt ebenfalls zu schwereren Verletzungen.

Frage 6: Die Unfallstatistiken der letzten Jahre zeigen, dass Senioren als Radfahrer nicht in überwiegendem Maße gefährdet sind. Warum ist eine gezielte Unfallprävention bei Senioren überhaupt nötig bzw. sinnvoll?

Da sich bei älteren Verkehrsteilnehmern das Verhalten in aller Regel „weg von hoher Geschwindigkeit, hin zu mehr Sicherheit“ verschiebt, diese auch über viel Fahrerfahrung (einschließlich des Bewusstseins über mögliche Gefahren) verfügen und daher auch meist vorsichtiger/langsamer fahren, kann ein Teil der vorhandenen Defizite durch die angepasste Fahrweise kompensiert werden.

Auch nehmen Senioren nicht mehr so häufig und mit einer so hohen Fahrleistung aktiv am Straßenverkehr teil wie jüngere Personen. Damit lässt sich die geringere Anzahl bei der Unfallbeteiligung insgesamt erklären.

Da jedoch häufig das Reaktionsvermögen nicht mehr so gut ist wie bei jüngeren Personen, schaffen es Senioren oft nicht mehr, einem sich anbahnenden Unfall dann so weit auszuweichen, dass sie schwerere Verletzungen vermeiden können. Auch ist durch die körperlichen Veränderungen (abnehmende Beweglichkeit, geringere Knochendichte etc.) das Risiko, bei

gleicher Unfalleinwirkung schwerer verletzt zu werden als ein jüngerer Mensch, höher. Senioren fahren auch häufiger Fahrrad (oder gehen zu Fuß), da sie in aller Regel nicht mehr so weite Strecken zurücklegen müssen. Damit ist der passive Schutz, wie z. B. durch eine Fahrzeugzelle, nicht mehr gegeben.

Durch den demographischen Wandel - deutliche Zunahme älterer Menschen - können Veränderungen in zwei Richtungen erwartet werden:

Zum einen ist anzunehmen, dass die Anzahl der schwer verletzten/getöteten Verkehrsteilnehmer (Senioren) steigt. Andererseits könnte aber auch erwartet werden, dass durch den prozentual geringeren Anteil jüngerer Kraftfahrer und damit eines geringeren Gefahrenpotentials (durch den aggressiveren Fahrstil jüngerer Fahrer) dieser Effekt etwas nivelliert werden kann.

Frage 7: Welche Möglichkeiten bestehen denn für uns als Polizeibeamte, präventiv tätig zu werden? Was wünschen Sie sich als Verkehrspsychologin in dieser Hinsicht von der Polizei?

Polizisten sollten – natürlich mit dem entsprechenden Taktgefühl – schon direkt nach dem Verkehrsunfall den betroffenen Senioren auf Fahrfehler oder offensichtliche Defizite hinweisen. Aufgrund der emotional belastenden Situation im Falle eines Unfalls nehmen viele Senioren die Informationen allerdings kaum auf.

Es sollte immer versucht werden, die Senioren zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Gespräch zu bitten.

Bei offensichtlichen Defiziten/Krankheiten sollte in jedem Falle eine Information der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde erfolgen, damit eine Eignungsüberprüfung stattfinden kann.

Präventiv mehr wirksam sind in aller Regel Gespräche in einer ruhigen Atmosphäre, wo den Senioren die Risiken, die ihr Fahrverhalten oder ihre nachlassenden Fähigkeiten für sie selber und insbesondere für andere Verkehrsteilnehmer darstellen, verdeutlicht werden. Aufgrund des meist höheren Sicherheitsbewusstseins ist gerade diese Argumentationsschiene

- Gefährdung anderer Menschen, Folgen für die Familie (auch die eigene) etc. im Falle eines Unfalls und vielleicht schwerer Verletzungen oder Tod - wirksamer als eine reine Aufzählung der vorhandenen Defizite.

Es muss allerdings gerade mit zunehmendem Alter mit dem so genannten „Altersstarrsinn“ und damit mit einer unrealistischen Bewertung der eigenen Fähigkeiten gerechnet werden. Diese falsche Selbsteinschätzung führt häufig dazu, dass sich Senioren in Fahrsituationen begeben, die sie nicht mehr bewältigen können. In einem solchen Fall ist oft der Entzug der Fahrerlaubnis die letzte Möglichkeit, die betreffende Person selbst und die anderen Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Des Weiteren gibt es neuere Versuche, durch spezielle Schulungen ältere Menschen auf ihr nachlassendes Leistungsvermögen hinzuweisen und ihnen zu zeigen, wie sie einige Defizite durch angepasste Verhaltensweisen (wie, wann und wo fahren) kompensieren können. Auch Fahrtrainings sowie Informationen über Verkehrsregeln (insbesondere Veränderungen in den Verkehrsregeln) können hilfreich sein. Diese werden auch angeboten (allerdings weniger von der Polizei, eher vom ADAC, von Versicherungen und vom TÜV).

Evtl. sollten auch Alternativen (Elektromobil oder ein Fahrzeug mit bis zu 10 km/h, vielleicht auch ein Elektro-Rollstuhl, im Extremfall Umzug ins Betreute Wohnen oder in ein Heim) thematisiert werden.

Weiterhin sollten die Senioren auf die Notwendigkeit regelmäßiger medizinischer Untersuchungen (Sehvermögen, Gehör, bestimmte Krankheiten wie Diabetes, Herzerkrankungen etc.) und entsprechender Behandlungen bzw. guter Einstellung (Zucker, Blutdruck) hingewiesen werden. Werden z. B. Warnsignale für einen Zuckerschok nicht erkannt, kann es zu einer plötzlichen Bewusstlosigkeit kommen. Darüber hinaus sollten die Angehörigen der Senioren in die Gespräche mit eingebunden werden - welche Hilfestellungen können sie geben, um unnötige Fahrten zu vermeiden, wie können auch sie auf die Senioren einwirken, damit eine hinreichende Einsichtsfähigkeit erreicht wird.

Vielen Dank für das Gespräch, Frau Tyczynska.

6. Maßnahmen

6.1 polizeiliche Maßnahmen

Senioren sind stark durch ihre eigenen Erfahrungen und Lernprozesse geprägt. Sie blicken auf ein langes Leben, das sie geformt und beeinflusst hat, zurück und vertrauen auf ihre eigenen Ansichten. Daher werden sie ihr Verhalten nicht einfach ändern, nur weil ihnen gesagt wird, dass es falsch ist. Eine reine Konfrontation mit der StVO wäre kontraproduktiv, da ältere Menschen zu Sturheit und Selbstüberschätzung neigen. Es ist vielmehr darauf zu achten, durch ein gut durchdachtes Risikomanagement Gefahren für Senioren im Straßenverkehr gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Eine gute Möglichkeit, Zugang zu älteren Menschen zu bekommen, sind Informationsveranstaltungen von Verkehrssicherheitsberatern in ihrer gewohnten Umgebung, beispielsweise im Seniorentreff, im Altersheim oder im Betreuten Wohnen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass keine stundenlangen Monologe und Vorträge gehalten werden, diese wirken ermüdend und unpersönlich für Senioren, da sie sich schwerer konzentrieren können und nicht mehr so aufnahmefähig sind, wie jüngere Menschen. Vielmehr ist es ratsam, interaktive Gespräche in kleinen Gruppen oder Einzelgespräche zu führen. So wird jedem älteren Verkehrsteilnehmer das Gefühl der individuellen Betreuung gegeben, an der er gleichzeitig selbst mitwirken kann.

Empfehlenswert ist auch die Hinzuziehung anderer Senioren, die aus eigener (schlechter) Erfahrung berichten könnten.

In diesen Gesprächen sollte ihnen das Bewusstsein für Gefahrensituationen im Straßenverkehr näher gebracht werden. Sie sollten so lernen, kritische Momente rechtzeitig zu erkennen, um das Aufkommen von Gefahren schon im Vorfeld zu vermeiden. Dazu gehören z. B. das sichere Linksabbiegen oder das Überqueren der Straße nur an Ampelübergängen. So entstehen erst gar keine unübersichtlichen Situationen, die ältere Menschen regelmäßig überfordern.

Um uneinsichtige Senioren auf Fehler im Straßenverkehr aufmerksam zu machen, sollten meines Erachtens die Massenmedien stärker genutzt werden. Die meisten Menschen über 65 lesen regelmäßig die Tageszeitung oder schauen Fernsehen, um sich zu informieren und unterhalten zu lassen. Diesen Umstand könnte man ausnutzen und eine unterhaltende, aber gleichzeitig lehrreiche Fernsehsendung ausstrahlen, die sich beispielsweise am früheren „7. Sinn“ orientiert, bezogen auf ältere Radfahrer.

In den lokalen Printmedien könnten Anzeigen geschaltet werden, die auf Infoveranstaltungen in den o. a. Institutionen hinweisen und einen kurzen Überblick über das Programm geben.

Wichtig sind auch Gespräche mit anderen Risikogruppen, wie z. B. jungen Autofahrern. Auf diese Weise können eigene Sichtweisen/Empfindungen dargestellt und Erfahrungen ausgetauscht werden. So kann mehr Verständnis für den anderen Verkehrsteilnehmer aufgebracht werden, junge Fahrer empfinden Senioren nicht mehr als nervenden, störenden Faktor und ältere Menschen erleben weniger Ängste und Unsicherheiten.

Eine weitere Möglichkeit, Gefahren im Straßenverkehr anschaulich darzustellen, sind kurz gehaltene Infoblätter bzw. Handzettel, wobei die Informationen altersgerecht visualisiert werden sollten. Wenige, präzise formulierte und übersichtlich dargestellte Fakten werden besser aufgenommen und verarbeitet als eine Flut von Daten.

Diese Handzettel kann man immer bei sich tragen und notfalls draufschauen, wenn man sich in einer bestimmten Situation unsicher ist. Eine Art Prospekt oder Handzettel bietet sich z. B. hervorragend als Checkliste für das Fahrrad an. Diese könnten insbesondere ältere Menschen nutzen, die lange Zeit nicht mehr Rad gefahren sind oder ihr Fahrrad vor einer größeren Radtour kontrollieren wollen.

Die Checkliste könnte beispielsweise so aussehen:

- Überprüfen Sie regelmäßig die Verkehrssicherheit ihres Fahrrades, insbesondere sollten Licht und Bremsen ordnungsgemäß funktionieren und die vorgeschriebenen Reflektoren an den Speichen befestigt sein.

- Achten Sie bei den Bremsen darauf, dass sie gleichmäßig und stark arbeiten. Dadurch können Sie Gleichgewichtsprobleme vermindern. Außerdem gleicht eine starke Bremswirkung eine nachlassende Reaktionswirkung aus.
Die Rücktrittbremse ist einer Handbremse vorzuziehen!
- Das Fahrrad sollte stabil sein. Wählen Sie Ihre Lenkerposition und den Rahmen so, dass eine aufrechte und bequeme Sitzposition möglich ist.
- Stellen Sie den Sattel nur so hoch ein, dass die Füße jederzeit schnell den Boden berühren können (so können Sie Umkippen vermeiden).
- Eine gut funktionierende Klingel muss unbedingt angebracht sein.
- Benutzen Sie möglichst breite Reifen, auch dadurch fällt es Ihnen leichter, das Gleichgewicht zu halten und die Gefahr in Spurrinnen oder Straßenbahngleise zu geraten, ist geringer.
- Auch für ältere Männer kann es ratsam sein, ein Damenfahrrad zu benutzen, es erleichtert das Auf- und Absteigen.

Genauso wichtig wie ein verkehrstüchtiges und altersgerechtes Fahrrad sind bestimmte Verhaltensweisen der Radfahrer, die das Unfallrisiko weiter minimieren. Diese könnte man ebenfalls in verkehrsdidaktischen Gesprächen erläutern und auf Handzetteln verbreiten, damit das neu Erlernte durch ständige Wiederholung verinnerlicht wird, es sozusagen „in Fleisch und Blut“ übergeht. Dazu gehören u. a.:

- Tragen Sie unbedingt einen Fahrradhelm! Rund 86 % aller Fahrradunfälle ziehen Kopfverletzungen nach sich!
- Vermeiden Sie es möglichst, bei Dunkelheit/Dämmerung oder bei schlechter Witterung, wie Nebel, Regen, Glatteis zu fahren. Sollte dies trotzdem nötig sein, tragen Sie helle, reflektierende Kleidung oder heften Sie Reflektoren an Arme/Beine.
- Auch das Fahren zur Hauptverkehrszeit/Berufsverkehr sollte vermieden werden. Zu diesen Zeiten herrscht viel Verkehr, die meisten Autofahrer sind in Eile und deshalb eher unaufmerksam.
- Hängen Sie keine schweren Einkaufstaschen oder andere schwere Gepäckstücke an den Lenker, sondern deponieren sie diese immer auf dem Gepäckträger bzw. in einem fest angebrachten Fahrradkorb oder Fahrradanhänger.
- Benutzen Sie immer vorhandene Radwege!!

- Bei Fragen holen Sie sich Hilfe beim Fahrradfachhandel, bei der Verkehrswacht, der Polizei, dem deutschen Fahrradclub (ADFC), dem ADAC oder anderen Verkehrsvereinen.
- Lassen Sie regelmäßig ihre Seh- und Hörfähigkeit untersuchen und beachten sie die Nebenwirkungen von Medikamenten.

Um all das theoretische Wissen in der Praxis anzuwenden, sollten Senioren vorher das Fahrradfahren üben und sich selbst testen. Z. B. in einem Verkehrssicherheitsgarten, ähnlich wie Kinder das Radfahren erlernen. Man sagt zwar im Volksmund, Fahrradfahren verlernt man nicht, aber „repetitio est mater studiorum“¹!

Auch können geführte Radtouren und das Fahren in Gemeinschaft zu einem größeren Sicherheitsgefühl führen. Senioren sollten insgesamt dazu motiviert werden, mehr am Straßenverkehr teilzunehmen, so werden Angstzustände und Unsicherheiten abgebaut. Denn wer die unterschiedlichen Situationen im Straßenverkehr beherrscht und kontrolliert auf alles reagieren kann, überträgt dieses sichere Gefühl auch auf andere Verkehrsteilnehmer.

Ältere Menschen können also selbst schon einen großen Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten.

Was kann die Polizei tun?

Die Polizei hat einen gesetzlichen Auftrag, Verkehrsunfälle zu verhüten. Dabei sollte den Risikogruppen, wie Kindern oder Senioren, eine besondere Aufmerksamkeit zuteil werden.

Neben den oben genannten verkehrserzieherischen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberater, der „Fahrschule“ für Radfahrer und den Infozetteln, sollte die Polizei alles tun, um die äußeren Umstände für das Radfahren zu verbessern.

Ältere Menschen klagen oft über die Schnelligkeit und Rücksichtslosigkeit des Verkehrs. Daher ist es erforderlich, eine gezielte Verkehrsüberwachung, insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen, zu betreiben. Dazu zählen zum Beispiel:

¹ lat. für: „Wiederholung ist die Mutter des Lernens“

- Geschwindigkeitsüberwachungen in Tempo-30-Zonen und Bereichen mit Fußgängerüberwegen
- Überwachung von unübersichtlichen Kreuzungen bzw. Einmündungen, die mit einem Stoppschild versehen sind. (Missachtung von Stoppschildern zeugt regelmäßig von Unkonzentriertheit oder Eile, so dass niederrangige VT, wie Radfahrer oft übersehen werden)
- Überwachung des ruhenden Verkehrs (Parken auf Radwegen)

Um die Maßnahmen an sinnvollen Stellen zu treffen, empfiehlt sich meiner Meinung nach die Anfertigung einer Unfallsteckkarte über Unfälle mit älteren Fahrradfahrern (ähnlich wie es bei Unfällen mit Kindern gemacht wird). So können sowohl Unfallschwerpunkte als auch beschädigte Radwege (z. B. durch Häufung von Alleinunfällen an einer bestimmten Stelle) festgestellt werden.

Dabei sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass viele eigentliche Problemräume nicht als Unfallschwerpunkte auffallen, da ältere Zielgruppen diese Bereiche häufig meiden, aus Angst, mit der Fahrsituation nicht zurecht zu kommen.

Die Unfallsteckkarte sollte also nicht nur für sich allein stehen!

Die Polizei sollte also einerseits vorbeugende Maßnahmen ergreifen, andererseits aber auch konsequent einschreiten, wenn es zu Verstößen kommt. Dies gilt natürlich auch für Radfahrer, wenn diese z. B. nicht den vorhandenen Radweg benutzen, auf der falschen Seite fahren, Verkehrsampeln oder andere Verkehrszeichen missachten. Denn wenn den Senioren ihr Fehlverhalten direkt aufgezeigt wird, kann ihnen auch die Gefährlichkeit in der konkreten Verkehrssituation bewusster gemacht werden und die Einsicht ist möglicherweise höher.

Positiver Nebeneffekt dieser steten Präsenz ist die Erhöhung des allgemeinen Sicherheitsgefühls und durch den direkten Kontakt zum Bürger auch die Schaffung eines Vertrauensverhältnisses zur Polizei.

Abschließend kann festgestellt werden, dass sich der Polizei viele Ansatzpunkte bieten, Verkehrsunfallprävention in Bezug auf Senioren als Radfahrer zu leisten.

6.2 Maßnahmen anderer Institutionen

Natürlich gibt es auch andere Institutionen, die in dieser Hinsicht unterstützend tätig werden können, u. a. die Straßenbaubehörden und Verkehrsplaner. Möglich wäre z. B.:

- Ausbau des Radwegenetzes, ausreichend breite Radwege, Signalanlagen für Radwege, Pflege und Ausbesserung der Oberflächen von Radwegen, bessere visuelle und tatsächliche Trennung von Geh- und Radwegen (kombinierte Geh-/Radwege wirken auf ältere Menschen teilweise verwirrend, so dass sie fälschlicherweise den Fußweg benutzen)
- Den Verkehr verlangsamen und verringern (z. B. durch mehr Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, verkehrsfreie Innenstädte)
- Infotafeln, Verkehrsschilder mit größerer Schrift
- Mehr gesicherte Übergänge an Kreuzungen, längere Ampelphasen
- Insgesamt sollten die Verkehrsabläufe vereinfacht werden, z. B. durch präzisere und weniger Beschilderung (komplexe Verkehrssituationen ziehen häufiger Unfälle nach sich)
- Das Auf- und Absteigen an stark frequentierten Ampelanlagen könnte beispielsweise durch Haltegriffe erleichtert werden

Auch Verkehrsvereine, wie der ADAC oder die Verkehrswacht, sollten ihre Möglichkeiten ausnutzen und auf Senioren zugehen, ihnen beratend zur Seite stehen und ihnen den Einstieg oder den eventuellen Wiedereinstieg ins „Fahrradleben“ erleichtern bzw. sie dazu motivieren.

Nicht zu vergessen die Ärzte, die ihrer Verpflichtung, ältere Menschen zu regelmäßigen körperlichen Untersuchungen anzuhalten, nachkommen und sie umfassend über Risiken und Nebenwirkungen von eingenommenen Medikamenten informieren sollten.

Selbstverständlich sind hier auch die Familien gefordert, auf ihre älteren Angehörigen zu achten und sie zu unterstützen, aber auch auf Fehler bzw. Unzulänglichkeiten hinzuweisen. Dazu gehört in meinen Augen auch die Ehrlichkeit, darauf aufmerksam zu machen, dass bei zu großen Beeinträchtigungen der Gesundheit des Betroffenen eine Teilnahme im Straßenverkehr als Fahrradfahrer nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt möglich ist.

Wenn die Familie als Gegenleistung die Betreuung des älteren Verwandten (Fahrdienste, Besorgungen erledigen) übernimmt, sollte so ein guter Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmer gefunden werden.

7. Fazit

Ich komme zu dem Schluss, dass jeder selbst den größten Beitrag zu mehr Sicherheit und vor allem zu einem sichereren Gefühl im Straßenverkehr leisten kann, indem er sich selbst kritisch beobachtet und sein Verhalten kontrolliert. Die regelmäßige Überprüfung der Verkehrssicherheit des Fahrrades ist dabei genauso wichtig wie die Bereitschaft, eigene Schwächen zu erkennen und zu akzeptieren.

Entscheidend für die Leistungsfähigkeit eines Senioren ist grundsätzlich nicht das Alter, sondern der Gesundheitszustand, die Lernfähigkeit und vor allem: die Art und Weise der Verarbeitung des Alterungsprozesses.

MOBIL BLEIBEN FÄNGT IM KOPF AN!!

Wenn dieses Bewusstsein bei älteren Mitmenschen geschaffen ist, können andere Institutionen, allen voran die Polizei, ihren Teil zur Verbesserung des Miteinanders im Straßenverkehr beitragen.

Die Sicherung der Mobilität dieser Personengruppe sollte eine gesellschaftliche Verpflichtung sein. Letzten Endes kommt jeder einmal in dieses Alter und könnte von den Bemühungen anderer Generationen profitieren. Denn in der jetzigen Zeit wird es immer wichtiger, heute schon an morgen zu denken.

Dafür bieten sich genügend Möglichkeiten und Ansatzpunkte, die eine Verbesserung des Verkehrsverhaltens und des Verkehrsraumes bewirken können.

Nichts desto trotz wird der Straßenverkehr durch viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer gemeinsam gestaltet. Jeder ist abhängig von den Aktionen und Reaktionen eines anderen. Daher heißt es nicht umsonst ganz zu Beginn der StVO schon:

§ 1 Abs. 2 StVO: „Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Mein Fazit heißt:

MITEINANDER STATT GEGENEINANDER!!!

8. Quellenverzeichnis

- „Einstellungen & Verhaltensweisen älterer Fußgänger in der Großstadt“, Bd. 43

Schriftenreihe des Bundesministeriums für Jugend, Familie & Gesundheit; Verlag Kohlhammer
- www.uni-duisburg-essen.de
- www.verkehrssicherheit-rlp.de
- www.mdr.de
- www.polizei-nrw.de
- Arbeitskreis Verkehrsprävention Senioren, Stadt & Landkreis Karlsruhe
- „mobil bleiben, aber sicher“ – Magazin der Deutschen Verkehrswacht zum Thema Senioren und Verkehrssicherheit
- Runderlass des Innenministeriums – Verkehrsunfallprävention der Polizei NRW vom 27.06.2007
- www.im.nrw.de
- www.lds.nrw.de
- „Mobilitätssicherung ältere Menschen im Straßenverkehr“

Forschungsdokumentation, Bd. 02 / 2007

Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung

Selbstständigkeitserklärung

„Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Seminararbeit in allen Teilen ohne fremde Hilfe angefertigt habe und dabei ausschließlich die im Quellenverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.“

12.03.2008

Michael Henke