

Verkehrsunfallgeschehen von Senioren – Empfehlungen der AG VPA i.Z. mit dem Bericht der AG Senioren

vorge stellt durch
Polizeidirektor Ingolf Niesler
Ministerium des Innern und für Kommunales

Inhalt

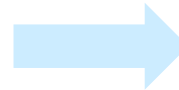
- 1. Historie / Auftrag der AG Senioren (AG VPA)**
- 2. Aspekte zum Verkehrsunfallgeschehen**
- 3. Resümee und Empfehlungen der AG Senioren (AG VPA)**
- 4. Schlusswort**

Historie



Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Generation 65+ Kurzfassung

Version 0.3, Stand: 25.06.2020



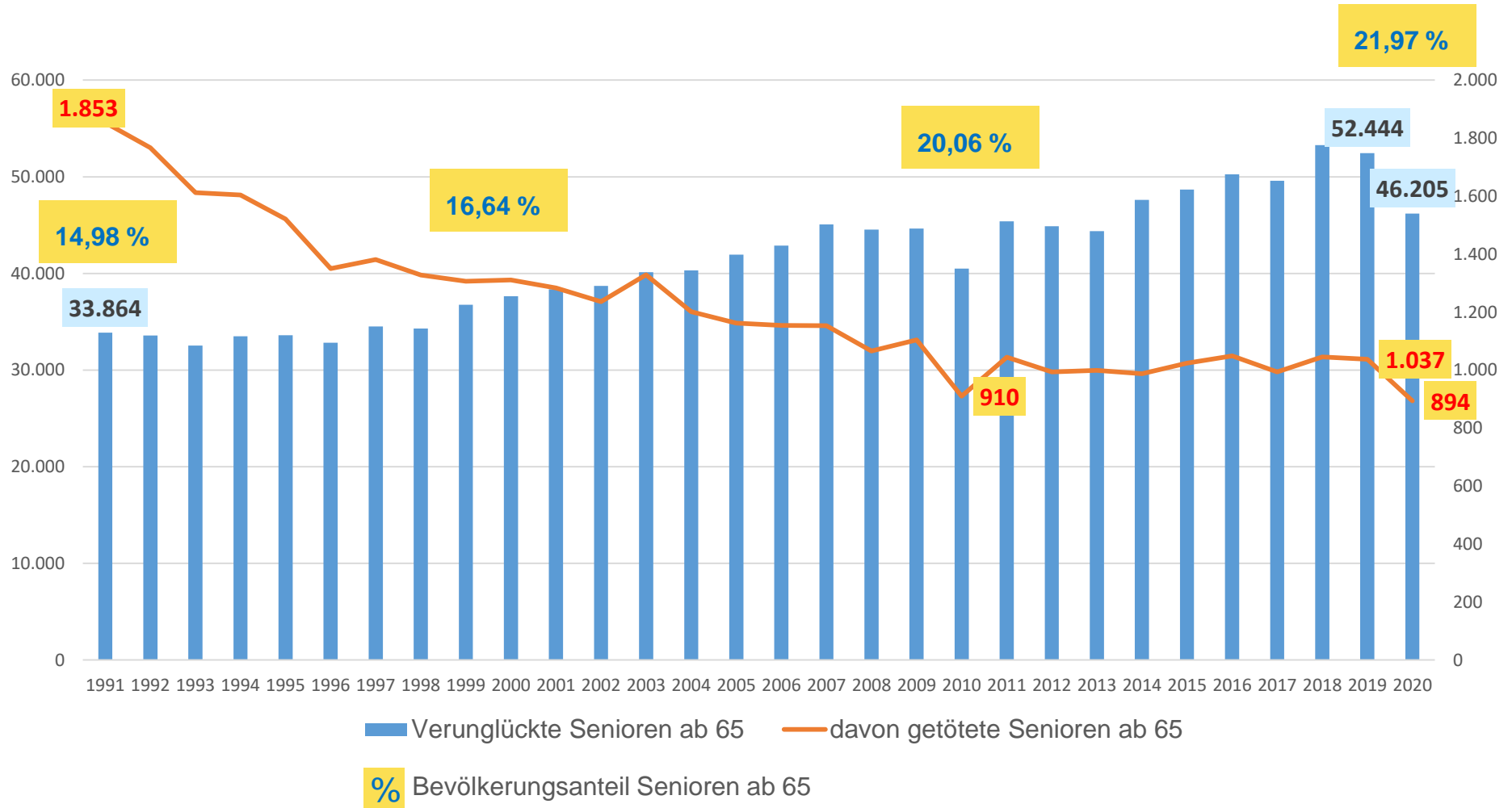
Sammlung
der zur Veröffentlichung freigegebenen Beschlüsse
der Beratung der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder
am 10.12.20

TOP 25: AG VPA - Arbeitsgruppe Senioren

Beschluss:

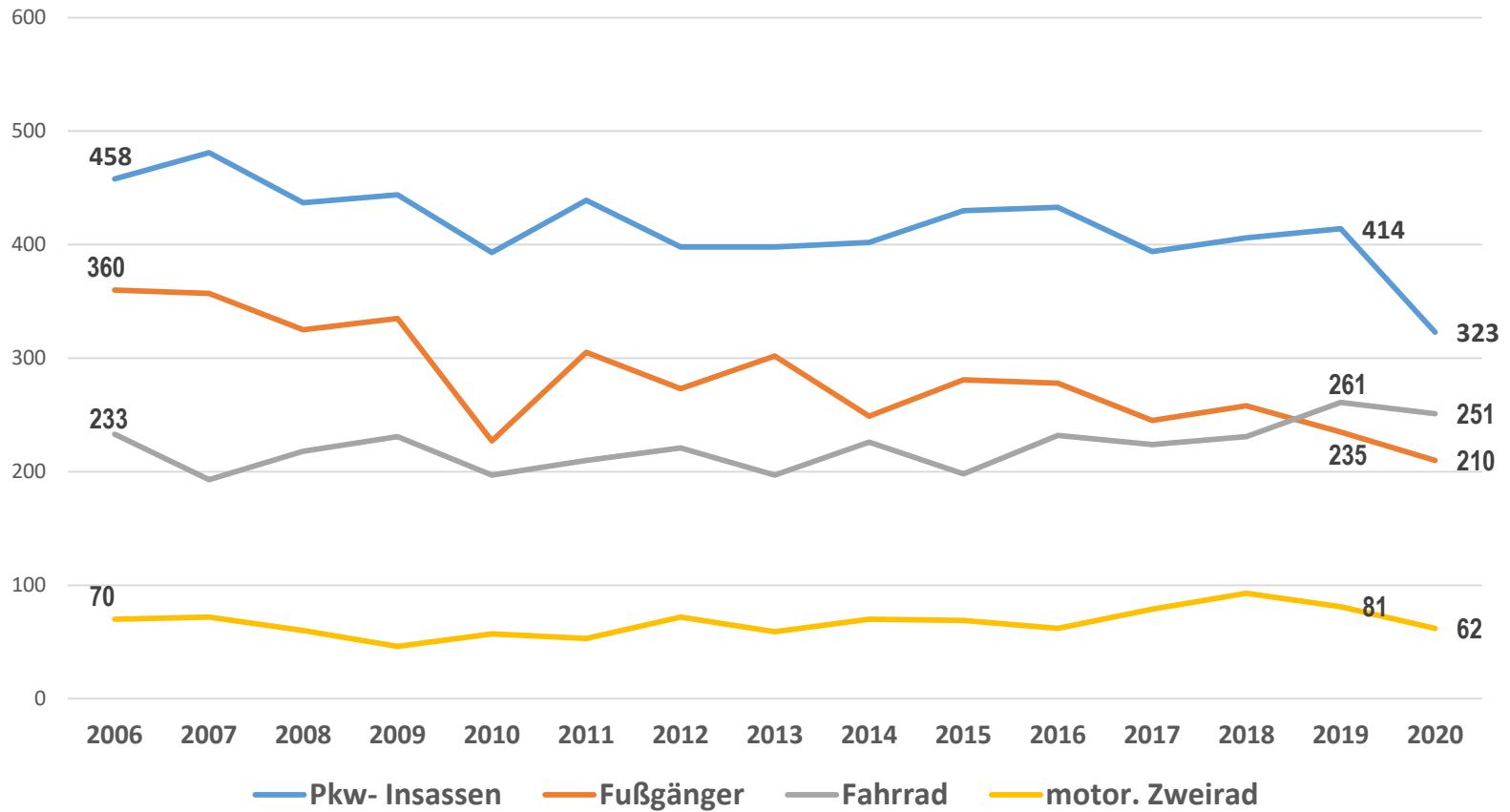
1. Die IMK nimmt den Abschlussbericht "Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Generation 65+ Kurzfassung" (Stand: 25.06.20) (*freigegeben*) zur Kenntnis.
2. Sie stellt fest, dass die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden der Generation 65+ aufgrund des demografischen Wandels in den nächsten Jahren weiter deutlich zunehmen wird. Gleichzeitig erkennt sie eine hohe Beteiligungsrate dieser Generation an Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und Getöteten.
3. Die IMK befürwortet die Empfehlungen des AK II, zukünftig innerhalb der Gruppe der über 65-jährigen weiter zu differenzieren und zielgruppenspezifische Konzeptionen und Maßnahmen unter Berücksichtigung der entsprechenden altersbedingten Unfalldispositionen unter Einbindung aller Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in den Ländern weiterzuentwickeln und konsequent umzusetzen.
4. Sie sieht in qualifizierter, individueller Mobilitätsberatung ein wesentliches Element der Verkehrssicherheitsarbeit für Seniorinnen und Senioren.
5. Die IMK bittet vor diesem Hintergrund ihren Vorsitzenden, die Gesundheitsministerkonferenz und die Verkehrsministerkonferenz über diesen Beschluss und den Bericht zu informieren.

Verunglückte Senioren

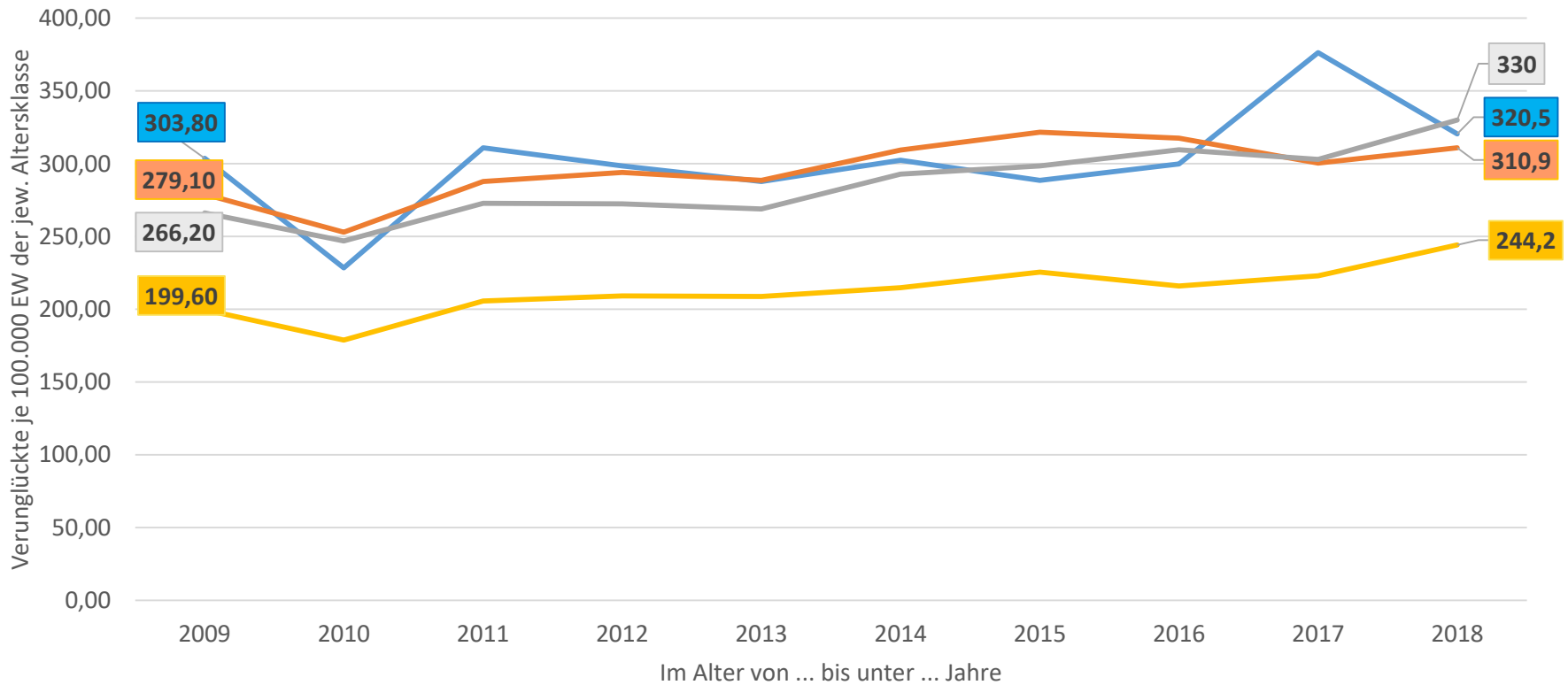


Quelle: Destatis

Getötete Senioren nach Verkehrsbeteiligung



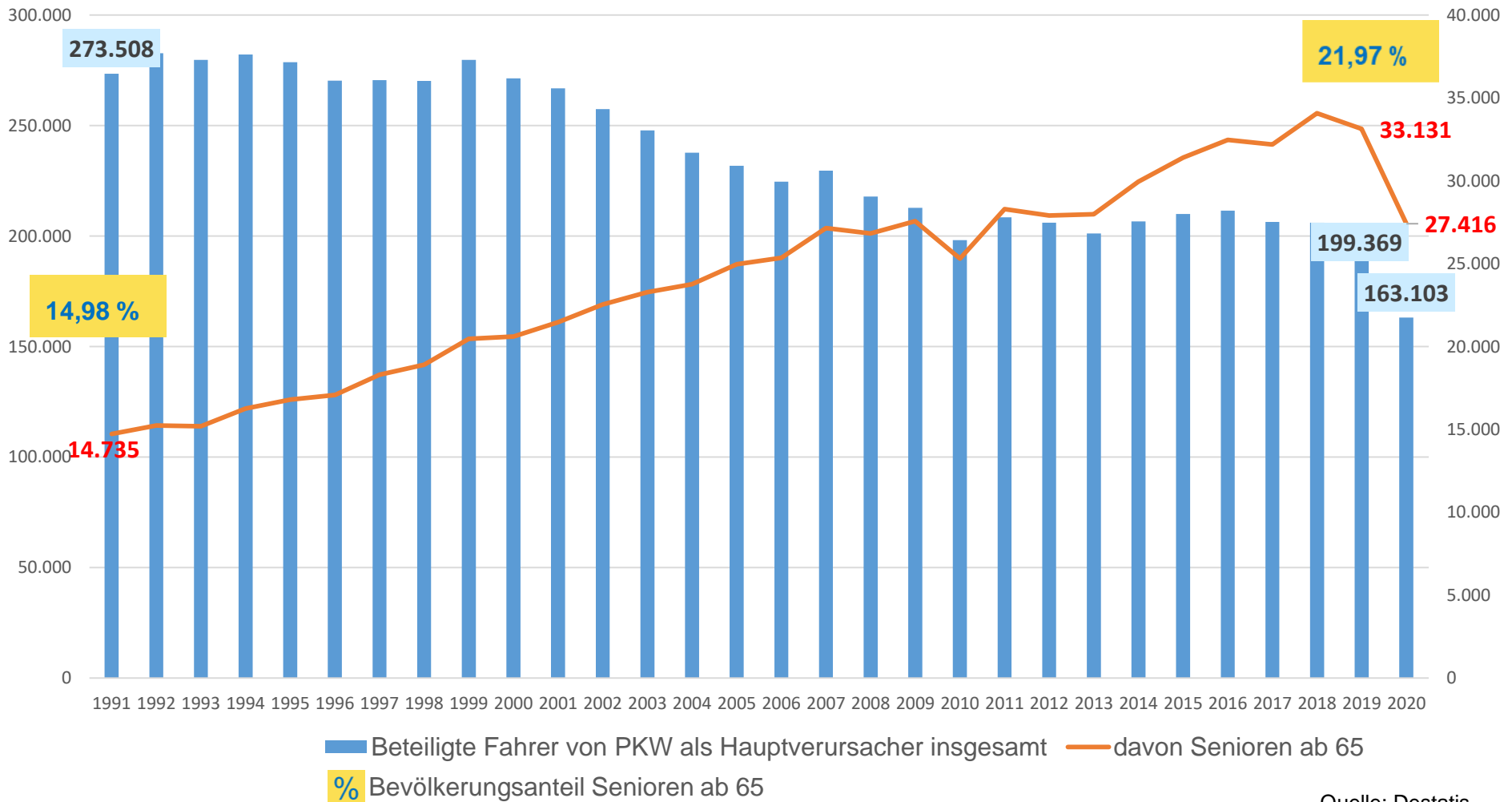
Verunglücktenrisiko



— 65 - 70 — 70 - 75 — 75 - 80 — 80 +

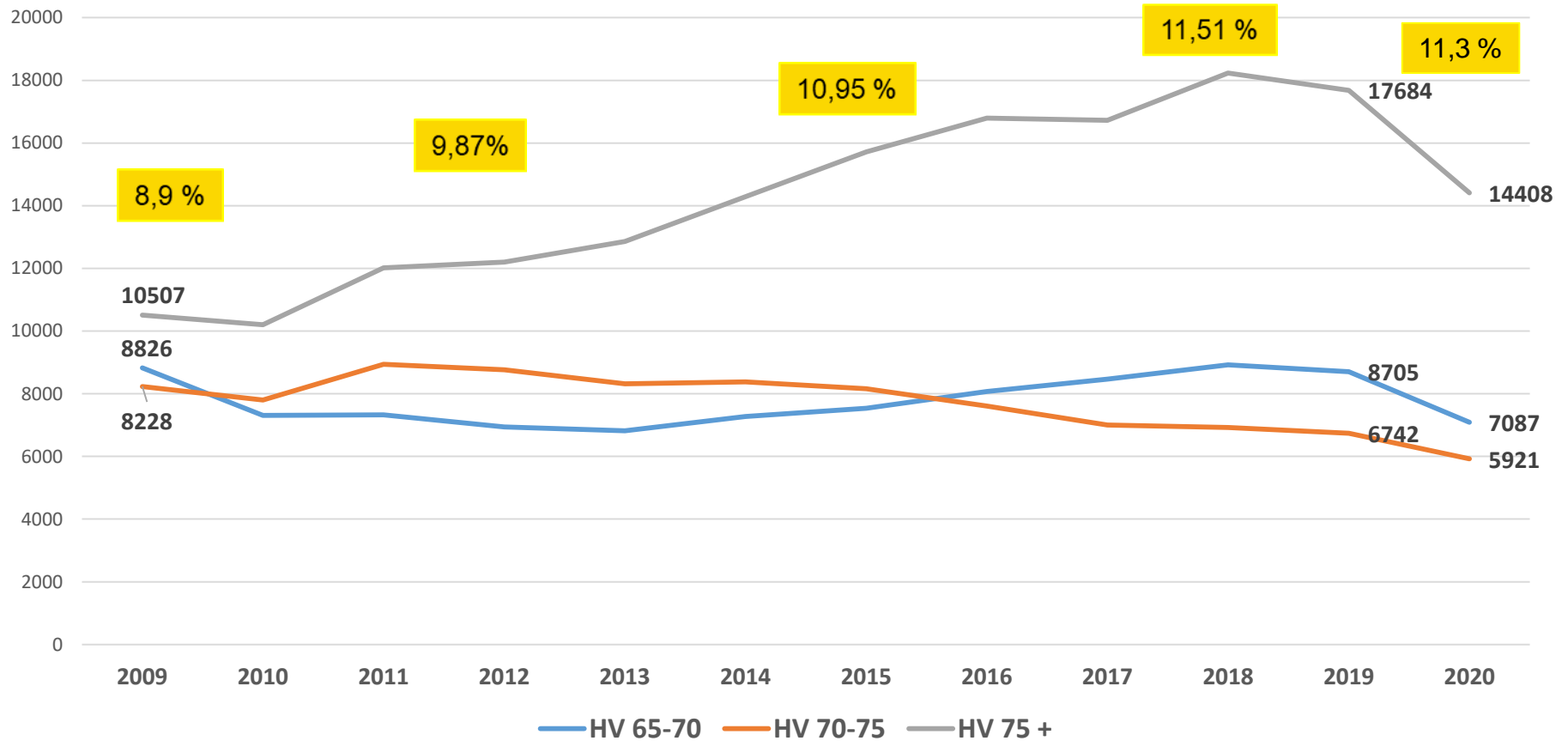
Quelle: Abschlussbericht AG VPA (Sonderauswertung)

Durch Senioren verursachte Verkehrsunfälle mit Personenschaden als PKW Fahrende



Quelle: Destatis

Verursachte VUP mit Beteiligung PKW

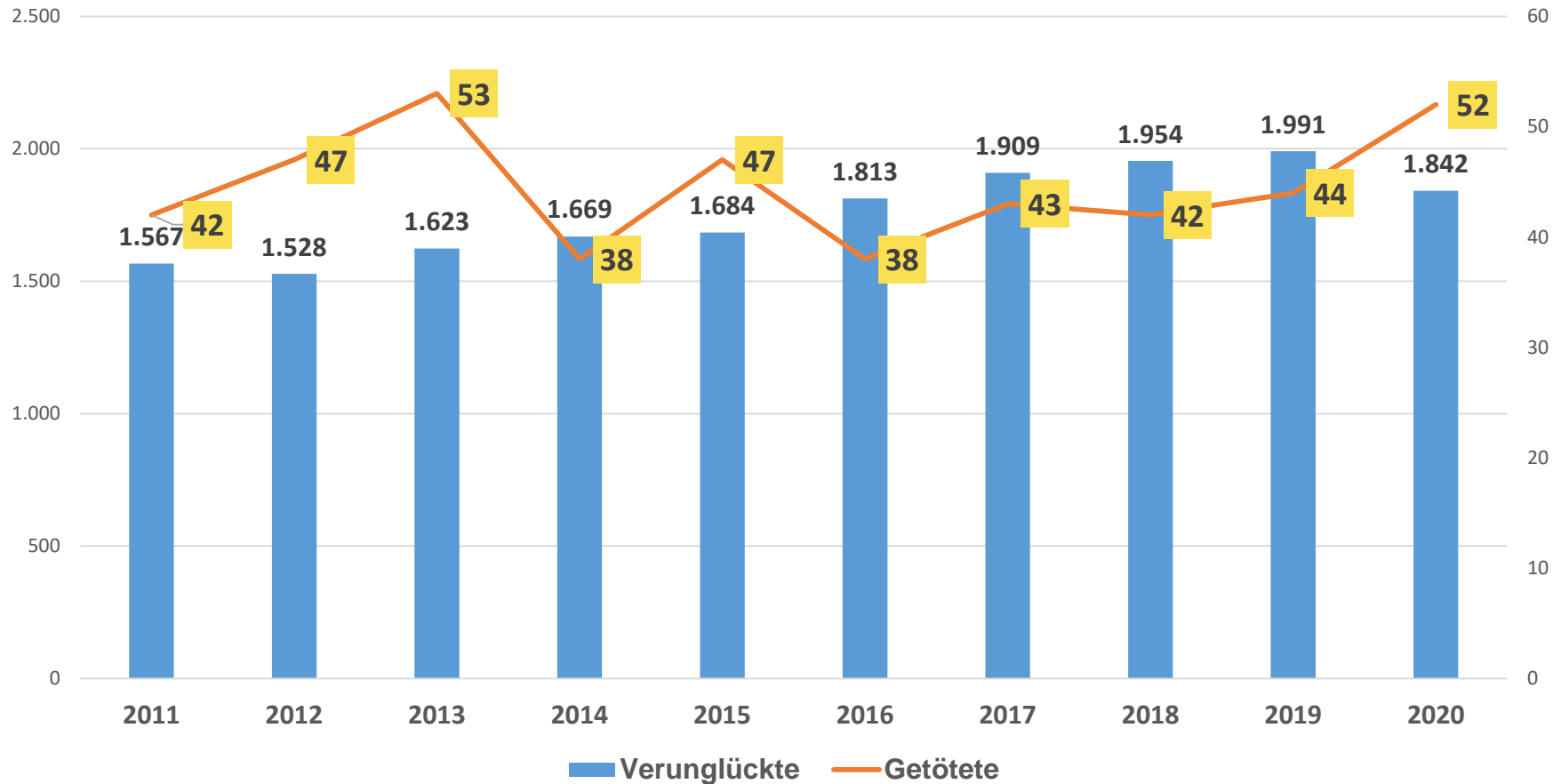


% Bevölkerungsanteil Senioren ab 75

HV Hauptverursacher

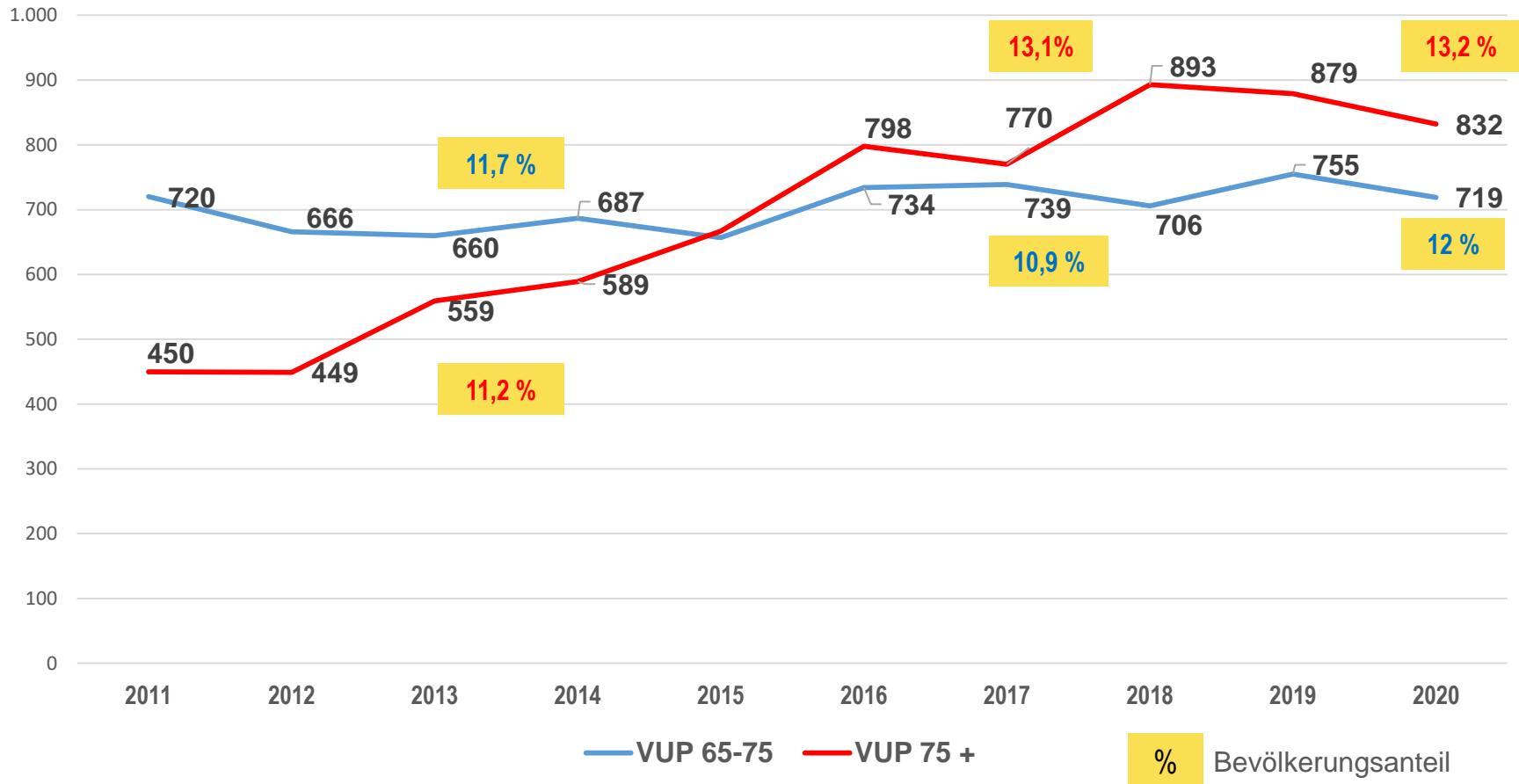
Quelle: Destatis

Verunglückte und getötete Senioren bei Verkehrsunfällen im Land Brandenburg



Quelle: Landesamt für Statistik Berlin Brandenburg

Senioren als Hauptverursacher bei VUP im Land Brandenburg



Quelle: Landesamt für Statistik Berlin Brandenburg

Unfallstatistik vs. Erhalt der Mobilität im Alter

„Das Lebensalter allein führt nicht automatisch zu einer Einschränkung der Fahreignung. Vielmehr sind es Wechselbeziehungen zwischen altersbezogenen Defiziten und im Alter häufig schleichend eintretenden Erkrankungen, die zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko im Verkehr führen.“

Quelle: BASt M 283, S. 79 (KARTHAUS et al.2015), *Dr. rer. nat. Melanie Karthaus*, Dipl.-Psych., arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund

Altersbedingte Einflussfaktoren – sensorische, kognitive und motorische

Persönliche Einflussfaktoren

Gesundheitliche Einflussfaktoren / Medikation



Quelle: DVR / Foto Martin Lukas Kim

Resümee und Empfehlungen der AG VPA

- 👉 Verkehrssicherheitsarbeit (Generation 65+) = **ganzheitliche** und **gesamtgesellschaftliche** Aufgabe
- 👉 sinnvoll und zielführend erscheinen zielgruppenspezifische und nach der entsprechenden altersbedingten Unfalldisposition zu erstellende Konzepte und Maßnahmen, welche die Kompetenzen **aller** Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit bündeln
- 👉 nicht-polizeiliche Maßnahmen sind oft wirksamer und zielführender (ärztl. Mobilitätberatung, Rückmeldefahrt)
- 👉 zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit
- 👉 Verzahnung von Kriminal- und Verkehrsprävention
- 👉 Maßnahmen müssen sich am Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer ausrichten
- 👉 Berücksichtigung der „**vier E**“ + **ÖA**

Best Practice

Landesweite Projektgruppe
„Mobilität im Alter“
eine Maßnahme zur Umsetzung des
Verkehrssicherheitskonzepts
Baden-Württemberg



„Eine **inhaltliche Zusammenführung beider Konzeptionen** und praktische Umsetzung in der Verkehrspräventionsarbeit erscheinen geeignet einen ganzheitlichen Lösungsansatz zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitig maximaler Förderung der Mobilität der Generation 65+ zu gewährleisten und wird daher in der Arbeitsgruppe als ein zu erreichendes **Best Practice** angesehen.“

Quelle: Abschlussbericht AG VPA

Quelle: www.polizei.hessen.de

Wesentliche Unterstützungselemente

1. Information / Aufklärung

2. Ärztliche Mobilitätsberatung/Verkehrssicherheitsberatung

3. Qualifizierte Rückmeldefahrten

4. Seniorensicherheitsberater

5. Fahrsicherheitstrainings



SIE haben sich kaum verändert!

SIE haben sich kaum verändert!

Und Ihre AUGEN?

Und Ihre FAHRWEISE?

Jetzt zur Rückmeldefahrt!

Jetzt zum Gesundheitscheck!

SICHER MOBIL im ALTER

Quellen: <https://www.bmvi.de>

Alterssegmentierung

Merkmale:

- Anteil der Getöteten deutlich über dem Bevölkerungsanteil
- höchstes Risiko für VU Beteiligung als Fußgänger
- weniger und kürzere Wege
- absolute VU-Zahlen rückläufig
- Gesundheitszustand prägt Verkehrsmittelwahl
- HV Quote bei PKw-Fahrern bei ca. 75%.

Maßnahmen:

- Einbindung von Verwandten/Bekanntem
- Beratungen über Gefahrenschwerpunkte im Wohnumfeld
- Aufzeigen alternativer Verkehrsmittelarten
- Durchführung von Mobilitätsberatungen

Altersgruppe 80+

- Anteil der Getöteten über dem Bevölkerungsanteil
- hohes Risiko für VU Beteiligung als Fußgänger
- Höchstwerte bei Hauptverursachern und Getöteten
- Vulnerabilität spiegelt sich in den Unfallfolgen wider
- fahrleistungsbezogenes Risiko = Junge Fahrer (ab 75+)
- Mobilitätsanpassungen Arbeit/Ruhestand beendet

- Durchführung von qualifizierten Rückmeldefahrten u. Fahrsicherheitstrainings
- Durchführung von ärztlichen Mobilitätsberatungen
- Einbindung von Gleichaltrigen (Seniorensicherheitsberater)
- Durchführung von Selbsttests

Altersgruppe 70+

- Anteil der Getöteten entspricht dem Bevölkerungsanteil
- Unfallbeteiligung, Verursachung etc. rückläufig
- fahrleistungsbezogenes Risiko noch unauffällig
- Übergang Arbeitsleben/Ruhestand
- Änderungen im Mobilitätsverhalten

- Information/ Aufklärung über altersbedingte Gefahren als Verkehrsteilnehmer
- Informationskampagnen über Präventionsangebote u. Möglichkeiten der Fahrkompetenzerhaltung
- Arbeitgeber als Informationsanker nutzen

Altersgruppe 65+

Verbundstrategie

Engineering

(planerische und technische Maßnahmen)

- Gestaltung Verkehrsraum
- Planung/Ausbau ÖPNV u.a.

Enforcement

(Kontrolle und Überwachung)

- Verstärkte Überwachung
- Wiederbelebung „Verkehrsunterricht“
- Qualifizierung zur Medikamentenbeeinflussung u.a.

Öffentlichkeitsarbeit

Education

(Verkehrsaufklärung, Beratung und kommunikative Maßnahmen)

- Zielgruppengerechte Ansprache
- Einsatz Seniorensicherheitsberater
- Rückmeldefahrten
- freiwillige Mobilitätsberatungen (Ärzte, Verbände) u.a.

Encouragement

(Anreizsysteme, Kosten)

- Rabattierung von Versicherungsbeiträgen (nach Fahrtraining, ärztlichen Mobilitätsberatungen und Rückmeldefahrten)
- preisgünstige Senioren-Tickets im ÖPNV
- kostenlose ÖPNV Tickets (z.B. Jahreskarten) bei freiwilliger Abgabe des Führerscheins

Schlusswort

- ✓ Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis
- ✓ Oberstes Ziel aller Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist die Erhöhung der Sicherheit aller Teilnehmer im Straßenverkehr
- ✓ Erhalt von Mobilität bis ins hohe Alter
- ✓ Keine Ausschlüsse von Verkehrsteilnehmern aufgrund von Alterungsprozessen
- ✓ Gewährleistung einer sicheren Mobilität bis ins hohe Alter ist eine gesamtgesellschaftliche und verkehrspolitische Aufgabe



Quellen: <https://www.facebook.com/dvrde>

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Quelle: DVR / Foto Athanasia Theel