

Länger mobil – aber sicher? Herausforderungen für eine sichere Mobilität älterer Menschen

Fachtagung am 4. November 2021 in Oranienburg





Fachtagung „Länger mobil – aber sicher? Herausforderungen für eine sichere Mobilität älterer Menschen.“

6. Gemeinsame Fachtagung der Ministerien für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), des Innern und für Kommunales (MIK) sowie des Forums Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg am 4. November 2021 in der Polizeihochschule des Landes Brandenburg in Oranienburg

Mobilität ermöglicht soziale Teilhabe. Sie ist somit ein entscheidender Faktor für Lebensqualität, auch im hohen Alter. Es ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und Priorität der Verkehrspolitik, den Menschen bis ins hohe Alter eine sichere Mobilität im Alltag zu ermöglichen.

Die Fachtagung am 4. November 2021 ermöglichte einen wissenschaftlichen und fachlichen Austausch über die Herausforderungen einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Die Vielfalt der Thematik spiegelte sich auch in den Fachvorträgen der geladenen Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Disziplinen wider. So wurden u. a. die Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko der älteren Generation sowie die Gestaltung altersgerechter und altersangepasster Infrastrukturen thematisiert. Außerdem wurden die Wirksamkeit von Rückmeldefahrten zur Verbesserung der Fahrkompetenzen und die ärztliche Verkehrssicherheitsberatung diskutiert sowie Möglichkeiten für eine sichere Mobilität älterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufgezeigt.



Die Veranstaltung fand erstmals in einem hybriden Format an der Hochschule der Polizei in Oranienburg statt. Eröffnet wurde die Fachtagung durch die Präsidentin der Hochschule der Polizei des Landes Brandenburg, Dr. Heike Wagner, die die hochkarätigen Gäste der Veranstaltung begrüßte. Durch das Programm führte der Moderator Dr. Michael Hellenbach (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin).

Grußwort von Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung

Minister Beermann begann seine Ansprache mit einer kurzen Rückschau und zog eine erfreuliche Bilanz: Anfang der 1990er Jahre gab es etwa fünfmal so viele Verkehrstote wie heute und auch in den 2000ern hat sich die Zahl nochmals halbiert. Dies sei, so der Minister, vor allen Dingen ein großer Verdienst der Arbeit der vielen Akteurinnen und Akteure, die sich in der Verkehrssicherheit im Land Brandenburg engagieren. Dennoch sei das Ziel „Vision Zero“ noch nicht erreicht, keine Verletzten oder Toten im Straßenverkehr zu beklagen. Die Anstrengungen seines Hauses gelten daher vor allem einer umfassenden Präventionsarbeit – beispielsweise infrastrukturelle Maßnahmen oder landesweite Aufklärungskampagnen.

Der Verkehrsminister betonte mit Blick auf die Bilanz zur Halbzeit des Brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramms auch die Relevanz des Themas: Seniorinnen und Senioren sind wahrscheinlicher in Unfälle verwickelt und haben bei Unfallbeteiligung höhere Verletzungs- und Todesrisiken als andere Altersgruppen. Minister Beermann mahnte zur Sachlichkeit, da dieses Thema in der Öffentlichkeit oft emotional und polarisierend diskutiert werde. Er plädierte für ein gegenseitiges Verständnis und engagierte Aufklärung zur künftigen Vermeidung von Gefahren. Hierfür wurde bereits vor 24 Jahren die Verkehrssicherheitskampagne des Landes Brandenburg „Lieber sicher. Lieber leben.“ gestartet – die am längsten andauernde Kampagne ihrer Art in Deutschland. Gemeinsames Ziel müsse es sein, die Diskussion um Verkehrssicherheit in Bezug auf ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht vor dem Hintergrund von Beschränkungen zu führen, sondern mit dem Ziel, die Mobilität nachhaltig zu erhalten und zu fördern.



Guido Beermann
Minister für Infrastruktur und
Landesplanung

Grußwort von Michael Stübgen, Minister des Innern und für Kommunales

Die Bedeutung der Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren betonte auch Innenminister Stübgen. Im Jahr 2020 ereigneten sich in Brandenburg alle 33 Minuten Verkehrsunfälle, an denen ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer beteiligt waren. Etwa alle fünf Stunden wurde dabei eine Person über 65 Jahre verletzt und einmal pro Woche war ein Unfall mit Todesfolge zu beklagen.

Etwa ein Viertel aller Brandenburgerinnen und Brandenburger sind bereits heute 65 Jahre und älter. Sie haben ein Recht, von der Gesellschaft geschützt zu werden und auch noch im Alter mobil und autonom zu sein. Denn der Grad unserer Mobilität bestimmt den Grad unserer individuellen Freiheit, betonte Minister Stübgen. Zu berücksichtigen sei auch, dass die eigene Leistungsfähigkeit im zunehmenden Alter allmählich nachlasse und deshalb früher oder später Auswirkungen auf z. B. die Fahrtauglichkeit zu erwarten seien. Es wäre jedoch ein Trugschluss anzunehmen, dass allein das Lebensalter entscheidend für die eigene Fähigkeit, am Straßenverkehr teilzunehmen, sei. Vielmehr ist das eigentliche Kriterium der individuelle gesundheitliche Zustand. Deshalb ist es die gesamtgesellschaftliche Aufgabe und das vorrangige Ziel, Seniorinnen und Senioren die Kenntnisse zu vermitteln, die ihnen dabei helfen, ihre Gesundheit und Mobilität so lange wie möglich zu erhalten sowie korrekt einzuschätzen. Auch ein angemessenes und respektvolles Klima auf den Straßen helfe, nicht nur den älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, sich im Straßenverkehr sicherer zu fühlen.



Michael Stübgen
Minister des Innern
und für Kommunales

Grußwort des Landesseniorenbeauftragten Norman Asmus

Der brandenburgische Landesseniorenbeauftragte Norman Asmus berichtete in seinem Grußwort an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachtagung Verkehrssicherheit von seinem Aufgabenfeld. Das Land Brandenburg und der Freistaat Sachsen sind die einzigen Bundesländer, welche die Funktion eines Seniorenbeauftragten eingerichtet haben, um den Belangen und Interessen einer wachsenden und vielfältigen Bevölkerungsgruppe gerecht werden zu können. Die Landesregierung hat deshalb seniorenpolitische Leitlinien verabschiedet und führt dort als einen ihrer zentralen Schwerpunkte das Thema „Mobilität“ auf.

Herr Asmus weist darauf hin, dass Brandenburgerinnen und Brandenburger mobiler sind, als der bundesweite Durchschnitt und dass auch im Alter der PKW eine große Bedeutung behält. Wie wichtig Mobilität für (gesellschaftliche) Teilhabe ist, zeigten auch die zahlreichen Anfragen zur Organisation von Transportmöglichkeiten zu Impfzentren während der Corona-Pandemie, die seine Dienststelle erreichten. Der Bedarf neuer und innovativer Mobilitätsangebote ist folglich auch bei älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gegeben. In Zukunft sollten entsprechende Angebote diese Zielgruppe stärker berücksichtigen, z. B. durch Barrierefreiheit.

Zudem ist auch die Sensibilisierung der älteren Generation für die Verkehrssicherheit wichtig. Das Land Brandenburg hat hier bereits verschiedene Maßnahmen begonnen: Erst Anfang 2021 ist beispielsweise eine Kooperationsvereinbarung für Kriminal- und Verkehrsunfallprävention zwischen der Landespolizei und dem Landesseniorenrat geschlossen worden. Das verzweigte Netzwerk von Seniorinnen und Senioren soll für eine nachhaltige Einbindung der Älteren genutzt werden.



Norman Asmus
Landesseniorenbeauftragter

Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko

Dr. Hardy Holte von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stellte die Ergebnisse der Studie „SENIORLife“ (2018) vor. Untersucht wurden die verkehrssicherheitsrelevanten Einflussfaktoren, die das Fahrverhalten und Unfallrisiko der Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bestimmen. Die Gesamtgruppe der Generation ab 65 Jahre ist seltener an Unfällen mit Personenschaden beteiligt als ihr Anteil an der Bevölkerung erwarten ließe. Aufgrund der demografischen Entwicklung muss dennoch von steigenden Unfallzahlen ausgegangen werden. Ziel der Studie war es daher, ein möglichst differenziertes Bild über eine sehr heterogene Gruppe zu erhalten, das bei der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Seniorinnen und Senioren herangezogen werden kann.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall mit dem PKW verletzt oder getötet zu werden, ist nicht für alle Seniorinnen und Senioren gleich hoch. Insbesondere diejenigen, deren Lebensstil durch ein hohes Maß an Aktivität, einen ausgeprägten Wunsch nach Abwechslung und Spaß sowie durch die Verfügbarkeit ausreichender finanzieller Ressourcen gekennzeichnet sind, sind einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Das hängt einerseits mit der ausgeprägteren Verkehrsteilnahme pro Jahr zusammen, andererseits mit der erhöhten Risikobereitschaft und der positiveren Einschätzung der eigenen Kompetenz. Im Rahmen der Studie konnten sechs Lebensstilgruppen identifiziert werden, die sich im Hinblick auf ihre verkehrssicherheitsrelevanten psychologischen und soziodemografischen Merkmale unterscheiden. Die verschiedenen Einstellungen dieser Gruppen zu den Themen wie Werterhaltung, Sicherheit, Konformität, Tradition und prosozialem Verhalten dürfte einen Einfluss auf die unterschiedliche Gefährdung haben.


Die Ergebnisse der Studie sprechen dafür, bei der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Autofahrerinnen und Autofahrer den Fokus thematisch nicht einseitig auf mögliche alters- oder krankheitsbedingte Leistungseinbußen zu richten. Vielmehr müssen auch Merkmale in Betracht gezogen werden, die insbesondere für die identifizierten Hochrisikogruppen charakteristisch sind. Dr. Holte stellte verschiedene Maßnahmen vor, die eine sichere Mobilität



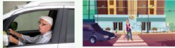
Dr. Hardy Holte
Bundesanstalt für
Straßenwesen

aller Lebensstilgruppen gewährleisten können, z. B. auf individueller Ebene die Inanspruchnahme von Fahrtrainings und Rückmeldefahrten oder (ärztlicher) Beratung. Darüber hinaus haben auch eine angepasste (Straßenverkehrs-) Infrastruktur, ein mobilitätsförderndes Verkehrsmanagement und moderne Fahrzeugtechnik einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

SENIORLIFE - SENIOWALK



Lebensstile (BAST-Studien SENIORLIFE und SENIOWALK)



Operationalisierung

- Freizeitaktivitäten
(23 Items, 7 Faktoren)
- Bevorzugte Filme bzw. Fernsehsendungen
(20 Items, 7 Faktoren)
- Bevorzugte Wohnungseinrichtung
(10 Items, 2 Faktoren)
- Werthaltungen
(21 Items, 10 Werthaltungen, 4 Faktoren)

Lebensstile SENIORLIFE

- häuslicher Typ I
(18,7 %; ♀ = 70 %, ♂Alter = **72,86**)
- kritischer Typ
(14,6 %; ♀ = 65 %, ♂Alter = 67,28)
- häuslicher Typ II
(22,3 %; ♀ = 60 %, ♂Alter = 70,52)
- Anregungen suchender Typ
(12,9 %; ♂ = 55 %, ♂Alter = 65,70)
- ablehnender Typ
(19,6 %; ♂ = 67 %, ♂Alter = **65,19**)
- sozial engagierter Typ
(11,9 %; ♂ = 52 %, ♂Alter = 69,28)

26 Variablen in der Clusteranalyse

Fachtagung Verkehrssicherheit „Länger mobil – aber sicher?“

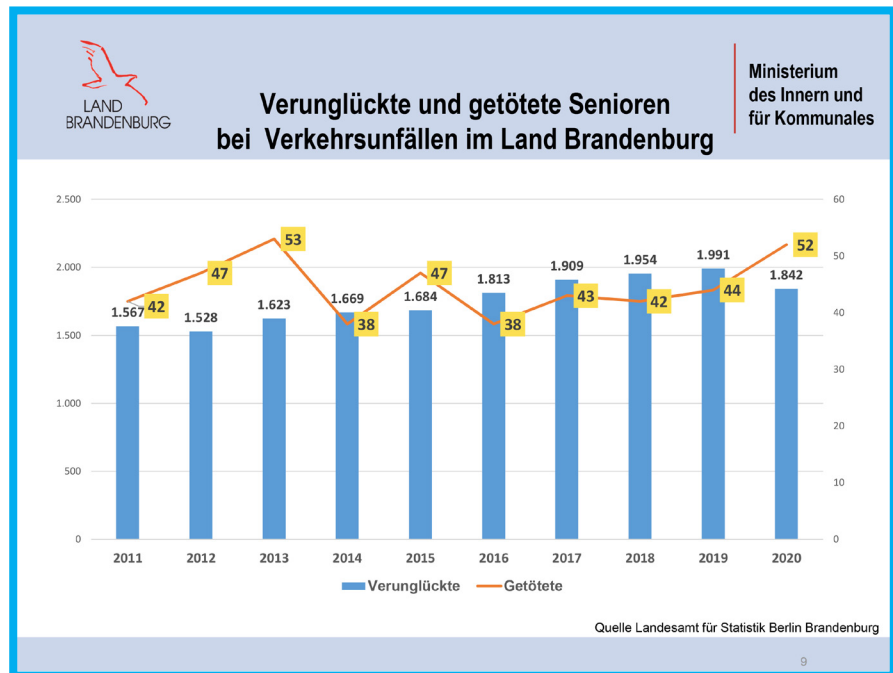
Oranienburg, 4.11.2021

Verkehrsunfallgeschehen der Generation ab 65 Jahre – Empfehlungen der AG VPA

Ingolf Niesler, Polizeidirektor und Referent für verkehrspolizeiliche Angelegenheiten im Brandenburger Innenministerium (MIK), stellte den Abschlussbericht der Innenministerkonferenz „Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Generation 65+“ und die Erkenntnisse und Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) vor. Der demografische Wandel und die zunehmende Mobilität der Generation 65+ zeigen sich im Straßenverkehr durch einen fortwährenden Anstieg der Unfallbeteiligung von Seniorinnen und Senioren bei Unfällen mit Personenschaden. 2018 verunglückten 53.268 Personen der Generation 65+ im Straßenverkehr, dies entspricht einem Anstieg von 7,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2019 waren es 52.444 verunglückte Seniorinnen und Senioren, von denen 1.037 getötet wurden.



Ingolf Niesler
Polizeidirektor und Referent
für verkehrspolizeiliche
Angelegenheit (VPA) im
Brandenburger
Innenministerium



Zwar ist das Unfallrisiko der Generation 65+ im Vergleich zum Durchschnitt der Gesamtbevölkerung geringer, jedoch sind ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei den im Straßenverkehr Getöteten überproportional betroffen und sie gehören zu den am stärksten gefährdeten Altersgruppen. Die Generation 65+ ist nicht nur zunehmend an Unfällen beteiligt, auch der Anteil der Hauptverursachenden eines Unfalls aus dieser Altersgruppe nimmt zu.

Die Empfehlungen der AG VPA verstehen die Verkehrssicherheitsarbeit für die Generation 65+ als ganzheitliche und gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Durch zielgruppenspezifische Konzepte und Maßnahmen sollen die Kompetenzen aller Akteurinnen und Akteure gebündelt und zielführend eingesetzt werden. Insbesondere nicht-polizeiliche Maßnahmen, wie ärztliche Mobilitätsberatung und das Konzept der Rückmeldefahrt, erscheinen zielführend und wirksam. Ebenso sollte eine zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit erfolgen. Dabei betonte Herr Niesler, dass alle Maßnahmen am Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender auszurichten seien. Zusammenführend beschreibt er eine konzertierte Verbundstrategie, die auf den „vier E“ – Engineering (planerische und technische Maßnahmen), Enforcement (Kontrolle und Überwachung), Education (Verkehrsaufklärung, Beratung und kommunikative Maßnahmen) und Encouragement (Anreizsysteme, Kosten) beruhen und durch eine gut geplante Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden sollen. Dies soll auch im hohen Alter eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichen und dem menschlichen Bedürfnis nach Mobilität gerecht zu werden.



Feststellung und Förderung von Fahrkompetenz bei älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern – Grundzüge eines Maßnahmensystems



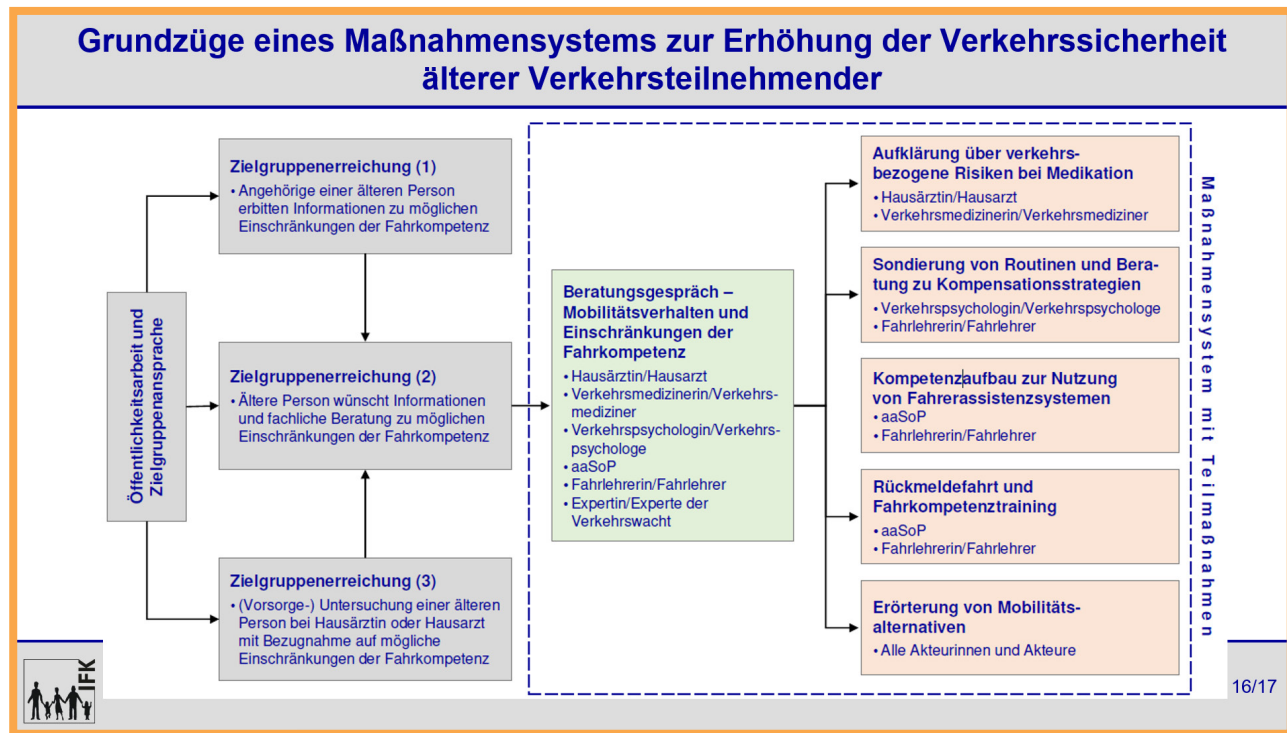
Prof. Dr. Dietmar
Sturzbecher
Direktor des IFK e. V

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Direktor des IFK, verglich in seinem Vortrag die beiden Hochrisikogruppen der jungen Fahrerinnen und Fahrer und der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, um daraus Grundzüge eines Maßnahmensystems zur Feststellung und Förderung von Fahrkompetenz bei Seniorinnen und Senioren abzuleiten. Noch in den 2000er Jahren verging kaum ein Wochenende, an dem nicht von tragischen „Diskounfällen“ in Brandenburg berichtet wurde: Jugendliche und junge Erwachsene, die am Wochenende und nachts unter Alkoholeinfluss verunfallten. Daraus folgte ein genereller Wandel des Leitbildes zum Fahrkompetenzerwerb. Während die Fahrschulausbildung bis ins frühe 20. Jahrhundert hinein im Sinne einer „Bestenauslese und mit dem Ziel der Berufsvorbereitung“ erfolgte, mündete sie im Jahr 2010 in einen wissenschaftsbasierten Systemansatz der Vorbereitung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern. Die Notwendigkeit eines systematischen Ausbaus, der stetigen Verbesserung der einzelnen Teilmaßnahmen und einem neuen Verständnis der Fahrausbildung als sich entwickelndes Bildungssystem wurde nicht nur erkannt, sondern auch durch verschiedene Maßnahmen, Reformen und einer engeren Verzahnung umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise das begleitete Fahren ab 17, protektive Sonderregelungen für Fahranfängerinnen und Fahranfänger oder die Aufnahme des Schwerpunktes „Risikofaktor Mensch“ in die Fahrausbildung. Auch verkehrspädagogische und freiwillige Angebote wie z. B. „Regio-Protect 21“ wurden als wirksame Maßnahmen eingeführt.

Vor dem Hintergrund der Wirksamkeit der Maßnahmen für Fahranfängerinnen und Fahranfänger zeigte Prof. Dr. Sturzbecher Optimierungsbedarfe und Grenzen bei der Verkehrssicherheitsarbeit mit älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf. So sind Maßnahmen zur Kompetenzförderung auch im hohen Alter denkbar. Ansätze zur Pädagogisierung oder Einstellungsintervention sind zwar zielführend, könnten jedoch an Vorbehalten der Zielgruppe der Generation ab 65 Jahren scheitern.

Bisher gibt es eine Vielzahl an Insellösungen in den einzelnen Bundesländern, jedoch keine flächendeckenden Konzepte zur Verkehrssicherheitsarbeit mit dieser Zielgruppe. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass die zunehmende Sicherheitsgefährdung der Generation 65+ erst mit dem fortschreitenden demografischen Wandel und der zunehmenden Lebenserwartung der Bevölkerung ausreichend in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit gelangte.

Ein vielversprechender Ansatz zur Bewältigung der Herausforderungen könnte die Implementierung eines „Maßnahmensystems und Netzwerks von Akteurinnen und Akteuren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer“ sein, das bereits in der Halbzeitbilanz zum brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramm von 2014 bis 2024 skizziert wurde. Das Maßnahmensystem umfasst insgesamt fünf Teilmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Vorbehalte gegen diese sollen abgebaut werden durch eine öffentlichkeitswirksame Zielgruppenansprache sowie Beratungsgespräche zum Mobilitätsverhalten und zu den individuellen Einschränkungen der Fahrkompetenz. Auch eine frühzeitige bzw. umfassende Umsetzung spezifischer Regelungen kann Vorbehalte bei älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer abbauen, wie z. B. eine regelmäßige Überprüfung der Fahrtauglichkeit nicht nur im hohen Alter. Die durch das Maßnahmensystem vorgesehene Koordinierung von Akteurinnen und Akteure sowie der Teilmaßnahmen könnte eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit der Generation 65+ bewirken.



Wirksamkeit von Rückmeldefahrten zur Verbesserung der Fahrkompetenz von Seniorinnen und Senioren

Kristina Gaster von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) stellte eine Studie zur Entwicklung und Wirksamkeit einer qualifizierten Rückmeldung der Fahrkompetenz von älteren Autofahrerinnen und Autofahrer vor. Durch den demografischen Wandel steigt auch der Anteil der Hochbetagten (ab 75 Jahre) und schon heute zeigt das Verkehrsunfallgeschehen, dass es geeigneter Maßnahmen bedarf, um eine sichere Verkehrsteilnahme dieser Gruppe zu gewährleisten.

Bereits im Vorfeld der durchgeführten Studie gab es wissenschaftlich fundierte Ergebnisse, die zeigten, dass Fahrtrainings grundsätzlich ein wirksames Instrument zum Erhalt der Fahrkompetenzen bei älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind. Sie werden jedoch aufgrund des hohen Aufwands nur selten in Anspruch genommen. Daher galt es, das Training möglichst niederschwellig auszugestalten und die Gruppe der älteren Autofahrerinnen und -fahrer ab 75 Jahren gezielt anzusprechen.

So sollen der älteren Generation Möglichkeiten zum Erhalt einer sicheren Mobilität aufgezeigt werden. Deshalb sollte ein entsprechendes Training nicht nur auf Fehler und Schwächen eingehen, sondern auch die Stärken und Kompetenzen hervorheben. Kritik sollte in angemessener Weise durch positive, bestätigende Rückmeldungen ergänzt werden und an Verhaltensweisen ansetzen, deren Änderungen für die älteren Fahrerinnen und Fahrer möglich sind. In der Studie wurden qualifizierte Rückmeldefahrten durchgeführt und hierbei verschiedene Komponenten berücksichtigt: eine begleitende Fahrt im Realverkehr mit systematischer Beobachtung und Beurteilung des Fahrverhaltens sowie sich anschließenden Hinweisen für den Erhalt und die Verbesserung der Fahrkompetenz. Die Fahrstrecke für die Rückmeldefahrt sollte möglichst viele relevante bzw. kritische Fahrsituationen enthalten. Außerdem sollte der eigene PKW genutzt werden, um eine hohe Alltagsnähe zu gewährleisten. Zudem ist es empfehlenswert, die Freiwilligkeit einer solchen Maßnahme zu betonen und dass sich die Ergebnisse nicht auf den Führerscheinbesitz auswirken, da nicht die generelle Fahreignung geprüft wird.



Kristina Gaster
Unfallforschung der
Versicherer (UDV)

Durchgeführt wurden das Fahrtraining und die anschließende Rückmeldung einmalig. Als Begleitpersonen kommen grundsätzlich alle Berufsgruppen in Betracht, die sich mit der Beobachtung und Einschätzung von Fahrverhalten beschäftigen und über entsprechende Kompetenzen und Erfahrungen verfügen. Während der Fahrt wurden die Fahrkompetenzen im Realverkehr systematisch und standardisiert beobachtet, bewertet und rückgemeldet. Hierfür wurden ein Fahraufgabenkatalog, ein Beobachtungsbogen, ein Bewertungsschema und das Vorgehen beim Feedback vorab festgelegt.

Die qualifizierten Rückmeldefahrten erwiesen sich in der Studie als wirksam. Teilnehmerinnen und Teilnehmer zeigten im Anschluss an die Fahrten weniger fehlerhaftes Fahrverhalten. Eine Rückmeldefahrt kann folglich dazu beitragen, fehlerhaftes Fahrverhalten zu reduzieren. Auch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bewerteten das Training positiv: Über 96 Prozent waren mit der Organisation sehr zufrieden und würden die Teilnahme weiterempfehlen.

Die UDV plant eine weitere Studie zu Rückmeldefahrten. Vorgesehen ist künftig ein eigens entwickeltes Schulungskonzept für Fahrtbegleiterinnen und Fahrtbegleiter, das standardisierte Kriterien für die Streckenplanung, angepasste Beobachtungsschecklisten sowie Analysetools für Wirkmechanismen beinhalten soll.

Evaluation einer Rückmeldefahrt für Ältere (UDV-Projekt)

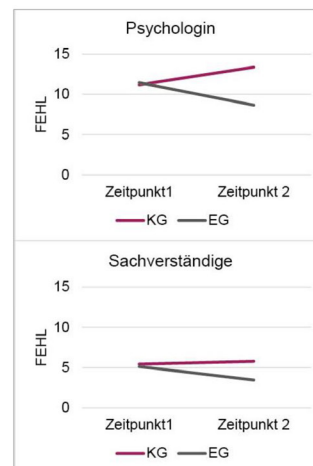
Ergebnisse

Statistisch signifikante Reduktion der Fahrfehler in EG im Vergleich zur Kontrollgruppe

Kein Einfluss auf besonders umsichtiges oder sozial toleriertes Fahrverhalten

Keine eindeutigen Unterschiede zwischen den Formen der Rückmeldungen (während/danach)

Empfehlung: ausführliches Rückmeldegespräch nach der Fahrt in Kombination mit einzelnen, ausgewählten Rückmeldungen während der Fahrt (z.B. bei Geschwindigkeitsverstößen)

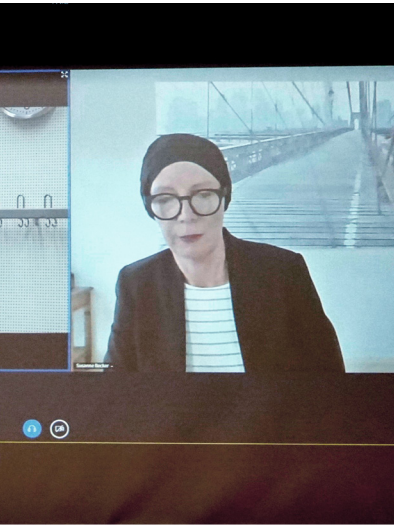


Fahreignung im Alter – Möglichkeiten der ärztlichen Verkehrssicherheitsberatung

Dr. Susanne Becker von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stellte die rechtlichen Rahmenbedingungen, den aktuellen Forschungsstand und Optimierungspotenziale der ärztlichen Verkehrssicherheitsberatung vor. In Deutschland gibt es bei der Beantragung einer Fahrerlaubnis keine medizinische Eignungsuntersuchung, abgesehen von einem Sehtest. Auch altersabhängige routinemäßige Kontrollen der Fahreignung finden nicht statt. Die Selbstverantwortung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer spielt folglich bisher eine wichtige Rolle.

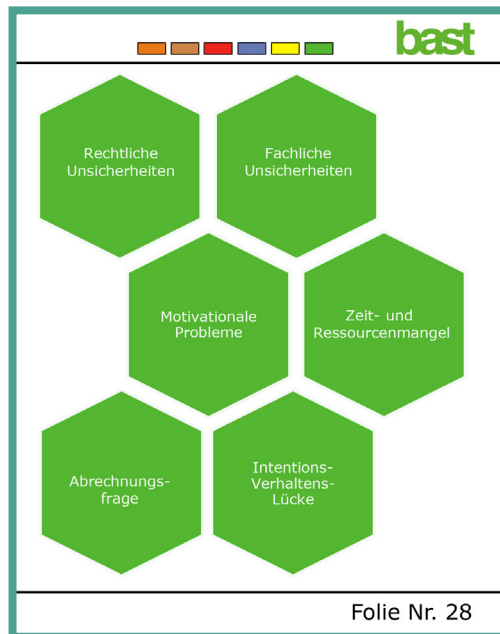
Eine Schlüsselrolle einnehmen kann eine anlassbezogene Aufklärung und Sensibilisierung älterer Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, die auf altersbedingte Veränderungen hinweist und auf den Aufbau entsprechender Kompensationsmöglichkeiten hinarbeitet. Mit zunehmendem Alter kommt es zu physiologischen Veränderungen, deren Auswirkungen auf die Fahreignung sich je nach Person stark unterscheiden können. Deshalb ist eine individuell ausgerichtete ärztliche Beratung hinsichtlich fahreignungsrelevanter Aspekte notwendig, die vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnt. Darüber hinaus bedarf es ausreichender rechtlicher Regelungen, um das Spannungsfeld des ärztlichen Melderechts und der ärztlichen Schweigepflicht zu klären. Für die erfolgreiche und adäquate Aufklärungsarbeit an ihren Patientinnen und Patienten, müssen Ärztinnen und Ärzte folglich über ausreichendes verkehrsmedizinisches Wissen verfügen und die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen kennen.

Frau Dr. Becker verweist auf die gegenwärtige Studienlage, die zeigt, dass die Implementierung der ärztlichen Verkehrssicherheitsberatung im Sinne einer individualpräventiven Maßnahme im Praxisalltag sowohl auf fachliche als auch auf organisatorische Probleme stößt. Zum Beispiel sind die rechtlichen Rahmenbedingungen oftmals nicht ausreichend bekannt oder fehlende verkehrsmedizinischen Kenntnisse führen zu Unsicherheiten bei der Beratung. Auch mangelnde zeitliche bzw. personelle Ressourcen können einer Umsetzung im Weg stehen. Lösungsvorschläge setzen an den genannten Punkten an: Bereits im Medizinstudium sollten verkehrsmedizinische Studieninhalte ausreichend vermittelt werden. Darüber



Dr. Susanne Becker
Bundesanstalt für
Straßenwesen (BASt)

hinaus sollten die Ärztinnen und Ärzte gezielt als Zielgruppe verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen verstanden und angesprochen werden. Außerdem müssten vor einer flächen-deckenden Umsetzung Fragen zur Abrechnung geklärt und Begutachtungsleitlinien formuliert werden.



Senioren unterwegs – Verantwortung für sich und andere

Mona Laschkolnig, Leiterin des Kiez-Tank-Stelle e. V., stellte das seit 2015 laufende und aktuell von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin geförderte Projekt „Senioren unterwegs – Verantwortung für sich und andere“ vor. Es soll die älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dort erreichen, wo sie sich auch in ihrem Alltag bewegen, z. B. in Seniorencafés. In einem sicheren Rahmen wird der Erfahrungsaustausch über die Situation im Straßenverkehr ermöglicht, beispielsweise bei einer Tasse Kaffee oder einem Stück Kuchen. Außerdem werden die häufigsten Unfallursachen für Seniorinnen und Senioren aufgezeigt und es wird für mehr Achtsamkeit im Straßenverkehr geworben.

Das Projekt soll die Zielgruppe zu mehr Eigenverantwortung motivieren. Hierfür wurden Schautafeln erstellt, die als Aufhänger für ein Gespräch mit den Seniorinnen und Senioren über typische Situationen im Alltag dienen. Berücksichtigt werden verschiedene Verkehrsmittel (Fahrrad, Auto, zu Fuß) aber auch altersspezifische Verkehrsmittel (Rollator, Rollstuhl). Dabei wird beispielsweise das richtige Verhalten an Ampeln und Fußgängerüberwegen oder die eigene Sichtbarkeit im Straßenverkehr thematisiert. Um die Sichtbarkeit im Straßenverkehr zu erhöhen, werden zudem Warnwesten und andere reflektierende Materialien an die Seniorinnen und Senioren verteilt. Die Dauer einer Veranstaltung der Kiez-Tank-Stelle beträgt in der Regel zwei Stunden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können eigene Erfahrungen schildern und es sollen gemeinsam Lösungen für sichereres Verhalten im Straßenverkehr erarbeitet werden.

Auch die mit dem Altern zunehmenden gesundheitlichen und physischen Einschränkungen werden in den Veranstaltungen thematisiert. So werden Hinweise für Kompensationsstrategien gegeben, um die Mobilität auch im fortschreitenden Alter aufrechterhalten zu können. Die Corona-Pandemie erlaubt es derzeit nur sehr eingeschränkt das Projekt durchzuführen. Jedoch konnten z. B. im Jahr 2019 auf 22 Veranstaltungen insgesamt 421 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden.



Mona Laschkolnig
Leiterin Kiez-Tank-Stelle e. V.

**„SENIOREN UNTERWEGS -
VERANTWORTUNG SICH SELBST UND ANDEREN GEGENÜBER!“**



**ERREICHBARKEIT VON
SENIOREN
KOMMUNIKATION MIT
EINER 'SCHWIERIGEN'
ZIELGRUPPE**

ERREICHBARKEIT

z. B. Unionhilfswerk

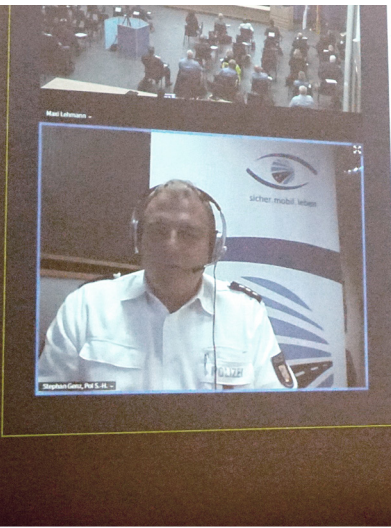


Der „Seniorenicherheitsberater“ – Agieren und Beraten auf Augenhöhe

Stephan Genz von der Zentralstelle polizeiliche Prävention im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein stellte ein bundesweit bisher einmaliges Projekt vor: 2013 initiierte der Landespräventionsrat Schleswig-Holstein das Konzept des „Seniorenicherheitsberaters“. Mit dem Motto „Agieren und Beraten auf Augenhöhe“ wurde ein umfassendes Präventionskonzept für Seniorinnen und Senioren unter Einsatz ehrenamtlicher Sicherheitsberaterinnen und Sicherheitsberater erarbeitet. Daraus entstand in den Folgejahren ein landesweites Netzwerk, welches in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Polizeidienststellen Angebote für ältere Menschen bereithält, vor allem auch in Bezug auf Verkehrs- und Mobilitätssicherheit.

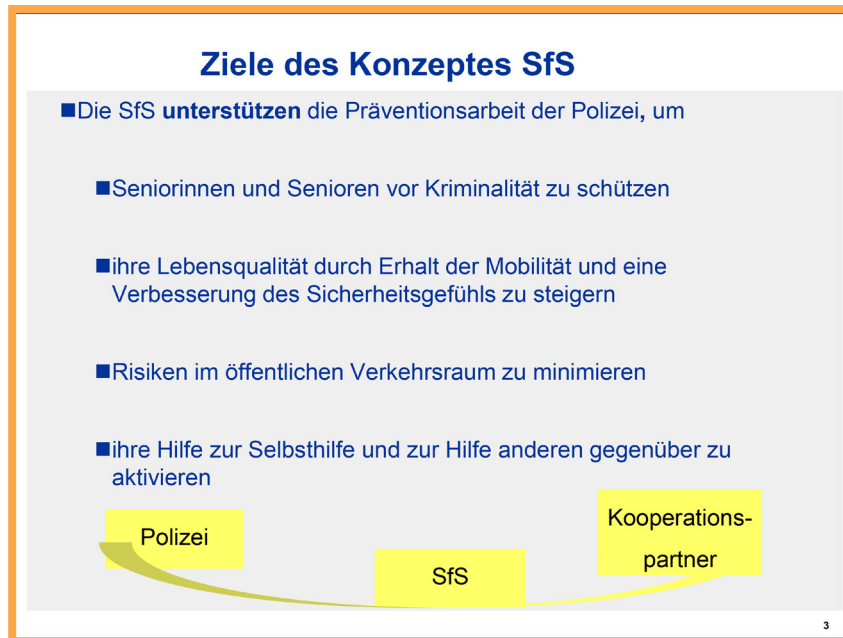
Die Besonderheit des „Seniorenicherheitsberaters“ liegt darin, dass die Beratung und Begleitung aus der eigenen Altersgruppe heraus erfolgt und somit das Prinzip der „Hilfe zur Selbsthilfe und Hilfe anderen gegenüber“ authentisch und praxisnah umgesetzt werden kann. Grundsätzlich können sich alle Bürgerinnen und Bürger als zukünftige „Seniorenicherheitsberater“ ausbilden lassen. Innerhalb eines zweitägigen Seminars werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausgebildet und zertifiziert, um ihre künftigen Aufgaben rund um die Mobilitätsberatung und Sensibilisierung für eine aktive Verkehrssicherheitsprävention als kompetente Vertrauenspersonen für ihre Altersgruppe wahrnehmen zu können. Willkommen seien dabei insbesondere Senioren und Seniorinnen, die empathisch sind und sich in die Alltagssituationen der Seminarteilnehmenden hineinversetzen können. So können die „Seniorenicherheitsberater“ der Zielgruppe der älteren Generation helfen, weiterhin ein aktives und eigenständig mobiles Leben zu führen.

Die Schwerpunkte der Arbeit der „Seniorenicherheitsberater“ liegen im Aufbau und in der Pflege eines stabilen Kooperationsnetzwerks, in der Moderation von Vortragsveranstaltungen und Workshops, in der Durchführung und Organisation von Sicherheitstagen für Seniorinnen und Senioren sowie in der anlassbezogenen Öffentlichkeitsarbeit. Dabei ist es eine große Herausforderung, die Zielgruppe angemessen zu erreichen. Mit zunehmenden Lebensalter lässt die Teilhabe am sozialen



Stephan Genz
Zentralstelle Polizeiliche
Prävention im Ministerium
für Inneres, ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung
des Landes Schleswig-Holstein

Leben oft nach, sodass nicht alle Seniorinnen und Senioren leicht über soziale Aktivitäten erreicht werden können. Themenschwerpunkte der Verkehrssicherheitsprävention sind die Sensibilisierung für alters- und krankheitsbedingte Einschränkungen bei der Verkehrsteilnahme, die Verkehrssicherheit bei Medikamenteneinnahme, der Erhalt und die Verbesserung der eigenen Mobilität sowie die Verhütung von Verkehrsunfällen. Bislang haben sich 126 Seniorinnen und Senioren im Rahmen des Programms zum „Seniorenverkehrsberater“ ausbilden lassen, etwa 1.000 Veranstaltungen wurden durchgeführt und dabei ca. 31.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht. Inzwischen konnten für das Projekt weitere Kooperationspartner gewonnen werden, z. B. der ADAC, der ACE, die Verkehrswachen und Träger des ÖPNV.



Veränderungen im Mobilitätsverhalten älterer Menschen – Möglichkeiten für eine sichere Mobilität im Alter

Dr. Rico Wittwer von der TU Dresden, stellte die Ergebnisse zu älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aus zwei bundesweiten Mobilitäts-Studien vor: „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten (SrV)“. Menschen entwickeln im Laufe ihres Lebens zur Mobilität verschiedene Erfahrungen, Routinen, Einstellungen und Verhaltensweisen. Einige behalten sie auch bis zum Alter ab 65 Jahre. Dabei zeigen sich große Unterschiede zwischen der Mobilität im urbanen und der Mobilität im ländlichen Raum. Beispielsweise ist der Anteil an älteren Personen, die eine Fahrerlaubnis besitzen, zwischen 2002 und 2017 gestiegen. Vor allem besitzen immer mehr Frauen eine Fahrerlaubnis. Der Anteil der Haushalte mit Personen ab 65 Jahren, die einen PKW besitzen, nahm in diesem Zeitraum ab, wohingegen er bei jüngeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer anstieg.

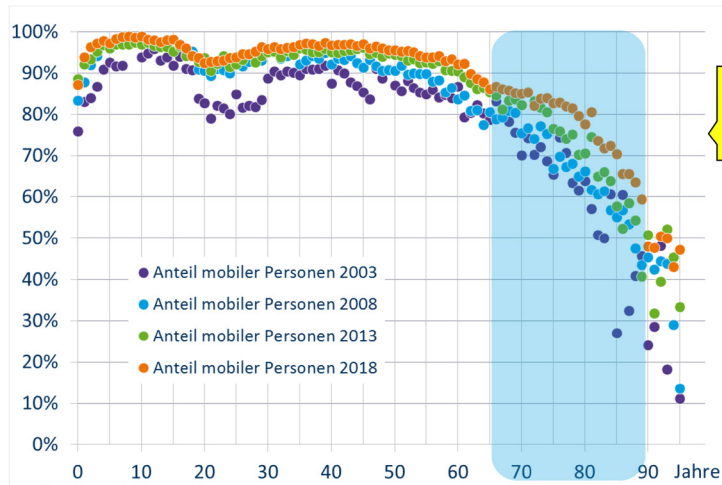
Es zeigen sich zwei gegenläufige Trends: Die Mobilität in Städten und vor allem in den großen Metropolregionen wird multimodaler: Es werden mehrere Verkehrsträger nebeneinander genutzt. Die Mobilität außerhalb der städtischen Regionen ist eher monomodal. Es wird zumeist nur auf einen Verkehrsträger zurückgegriffen, oft handelt es sich hierbei um den PKW. Der Anteil älterer Personen, die im ländlichen und kleinstädtischen Raum leben, ist höher als in Großstädten oder Metropolregionen. Gerade für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zeigt sich insgesamt eine hohe bzw. steigende PKW-Nutzungsquote. Eine Lösung, um die PKW-Nutzung insbesondere der älteren Generation zu senken und gleichzeitig die individuelle Mobilität zu erhalten bzw. zu ermöglichen, könnten neue Mobilitätsdienste sein. Diese erlauben es das ebenfalls erhöhte Unfall- und Verletzungsrisiko älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu senken.



Dr. Rico Wittwer
TU Dresden

Mobilitätsquote

SrV: Anteil mobiler Personen über die Zeit stabil, Senioren immer mobiler



Höhere Altersgruppen werden immer mobiler (und mehr)

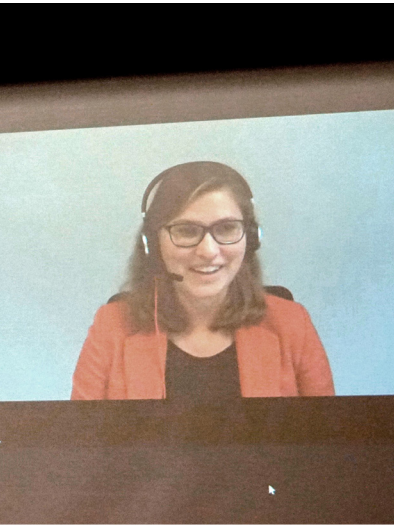
Daten: SrV-Gesamtstichprobe 2003–2018 (ungewichtet)

Maßnahmenansätze für eine altersgerechte bzw. altersangepasste Straßeninfrastruktur in Brandenburg

Miriam Niestegge von der PTV Consult GmbH stellte Möglichkeiten der Verkehrsplanung und der Gestaltung von Verkehrsabläufen für eine altersgerechte Straßeninfrastruktur vor. Im Zeitraum von 2010 bis 2018 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle im Land Brandenburg mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren verdoppelt. Vor allem komplexe Verkehrssituationen sowie Vorfahrts- und Vorrangregelungen, die ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vor Probleme stellen: Unfallschwerpunkte liegen oft an Knotenpunkten und entstehen bei Einbiege- sowie Kreuzungsmanövern. Diese haben bei älteren Menschen einen deutlich erhöhten Anteil am Gesamtunfallgeschehen, als in anderen Altersgruppen. Gründe für die Zunahme von Unfällen bei älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer liegen in den altersbedingt auftretenden sensorischen, kognitiven und motorischen Defiziten. In der Folge werden z. B. Straßenbeschilderungen nicht gelesen oder richtig verstanden, weil das Auffinden, Verstehen und Verarbeiten von Informationen mehr Zeit in Anspruch nimmt oder die Beurteilung von unübersichtlichen Situationen zunehmend schwerer fällt.

Für das Land Brandenburg sind die Erkenntnisse von besonderer Bedeutung. Die Abwanderung der Bevölkerung aus ländlichen Regionen und das Zurückbleiben vor allem älterer Menschen erhöht die Wahrscheinlichkeit für zunehmende Unfallbeteiligungen von Seniorinnen und Senioren. Dementsprechend müssen je nach Verkehrsmittel gesonderte Maßnahmen zur Gestaltung des Verkehrsraums genutzt werden, um mehr Barrierefreiheit zu ermöglichen und die Komplexität der Verkehrsführung zu verringern. Beispielsweise sollten in einem zusammenhängenden Gebiet wiederkehrende und leicht verständliche Lösungen und Regelungen verwendet werden. Im Optimalfall wird ein flächendeckendes Entwurfsregelwerk erstellt, das in seiner Anwendung einheitlich umgesetzt wird.

Mit der „fehlerverzeihenden Verkehrsinfrastruktur“ werden verschiedene Anforderungen an die Planung und -gestaltung des Straßenverkehrs gestellt: Komplexitäts-



Miriam Niestegge
PTV Consult GmbH

reduktion, Reduzierung von Konfliktpunkten, räumliche Entzerrung der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, reduzierte Geschwindigkeiten an Gefahrenstellen (z. B. Knotenpunkten), deutliche Signale und Übergänge sowie möglichst wenig wechselnde Situationen und -regelungen. Seniorinnen und Senioren könnten hiervon profitieren, etwa beim Radfahren von einer nachvollziehbar gestalteten Radverkehrsführung mit sicheren Überquerungsanlagen und ggf. einer Bevorrechtigung an Kreuzungspunkten. Für die altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Straßenverkehrs empfiehlt es sich, vorhandene Synergien zu den generellen Anforderungen der Barrierefreiheit besser auszunutzen und bereits bei der Planung zu berücksichtigen. Auf diese Weise könne die kommunale Straßeninfrastrukturplanung nicht nur den Ansprüchen einer einzelnen Zielgruppe gerecht werden, sondern beziehe mit einem umfassenden Konzept der „fehlerverzeihenden Infrastruktur“ auch weitere vulnerable Gruppen wie Kinder und Mobilitätseingeschränkte mit ein.

Maßnahmen zu Unfallschwerpunkten

2) Unfälle an Knotenpunkten zwischen Kfz und Radfahrenden





Impressum

Herausgeber

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und
Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam
Zweigstelle Staffelde
Staffelder Dorfstraße 18 - 19
16766 Kremmen OT Staffelde

Telefon: +49 (0) 33055 239168
Mail: ifk@ifk-potsdam.de
Internet: www.ifk-potsdam.de

Die vorliegende Broschüre wurde mit Mitteln des Ministeriums
für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
gefördert.

Abbildungen

Umschlag links: Wellnhofer Designs/stock.adobe.com
Umschlag mitte: Yakobchuk Olena/stock.adobe.com
Umschlag rechts: Budimir Jevtic/stock.adobe.com
S. 1, S. 2: Hochschule der Polizei des Landes Brandenburg
Letzte Innenseite: IFK e. V.

Die Urheberrechte der Porträtfotos liegen bei der Hochschule der
Polizei des Landes Brandenburg. Die Grafiken entstammen den
Präsentationen der Vortragenden.



