

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**

International Police Association  
Deutsche Sektion e. V.  
Landesgruppe Berlin  
c/o Polizeiabschnitt 41  
Gothaer Straße 19  
10823 Berlin  
Tel. (030) 4664-441 066

**Redaktion und Layout:**

Jürgen Klös

**Titelgrafik:**

Oliver-Carsten Klös

**Fotos:**

Polizei Berlin (2)  
Initiative gegen Gewalt (4)

**Medieninhaber:**

Informations- und  
Verlagsgesellschaft mbH  
Leonhardsweg 2  
82008 Unterhaching  
Tel. (089) 610 85-300  
Fax: (089) 610 85-499  
www.iv-verlag.de

**Geschäftsführung:**

Mario Schulz

**Assistentinnen der Geschäftsführung:**

Sabine Hübsch und Claudia Pöchmann

**Gestaltung, Satz**

Grafik & Service Kelber  
Nadja Schönwetter

**Druck:**

Druckerei Kärber, Ottobrunn

**Inhaltsverzeichnis**

<b>Grußwort des Senators für Inneres und Sport</b> Dr. Ehrhart Körting	3
<b>Grußwort des Polizeipräsidenten in Berlin</b> Dieter Glietsch	5
<b>Grußwort des Präsidenten der IPA Deutschland</b> Udo Göckeritz	7
<b>Grußwort des Leiters der IPA-Landesgruppe Berlin</b> Horst Schink	8
<b>Sichere Mobilität für die ältere Generation</b> Eine demografische Betrachtung der Verkehrssicherheit in Deutschland von Wolfgang Klang, Polizeidirektor, Leiter PPr St 14, Berlin	9
<b>Mehr Mut zum Realismus</b> Kompensationsstrategien - Konsequenzen von Gerhard Spindler, Zielgruppenvertreter, Berlin	21
<b>ACE-Programm für aktive Autofahrer ab 63</b> Gemeinsames Verkehrssicherheitstraining für Fahranfänger und Senioren von Uwe Becker, Projektleitung ACE Stuttgart	25
<b>Senioren im Straßenverkehr</b> Eine Stellungnahme des ADAC	28



## Grußwort

2008 jährt sich das Berliner IPA-Forum bereits zum zehnten Mal. Das Erste Forum 1998 sollte, so ist auf der Internetseite der IPA – Berlin zu erfahren, „ein Anfang“ werden; ein kleiner Aufbruch zur Förderung der Wahrnehmung der IPA in der Öffentlichkeit. Die IPA wollte sich bei Themen, die sie als International Police Association verfolgt und ihre Mitglieder als Polizisten interessiert, zu Wort melden. Das Berliner IPA-Forum sollte sich deshalb zu einer Veranstaltung entwickeln, die sich inhaltlich mit aktuellen Themen befasst und in unregelmäßigen Abständen fortgesetzt wird.

Weit mehr als ursprünglich von Ihnen bescheiden geplant, wird das Forum seither stattdessen regelmäßig einmal im Jahr veranstaltet und beschäftigt sich mit hochaktuellen polizeilichen Themen der Zeit. Dies zeigt, dass sich das IPA-Forum inzwischen zu einer festen Größe im Veranstaltungskalender etabliert und es darüber hinaus bei den Mitgliedern zu einer großen Beliebtheit gebracht hat. Ich freue mich deshalb ganz besonders, dass ich Ihnen heute zu Ihrem zehnjährigen Jubiläum einer erfolgreichen Veranstaltungsreihe gratulieren darf.

Die gute Tradition fortführend, haben Sie auch das diesjährige Forum unter der Überschrift „Senioren im Straßenverkehr“ abermals einem aktuellen Thema mit bevölkerungspolitischer und sicherheitspolizeilicher Brisanz gewidmet. Mobilität im Alter im Straßenverkehr ist, angesichts der demographischen Entwicklung in Deutschland, ein dringendes aktuelles und wichtiges Thema der Zeit.

In zunehmendem Maße nehmen immer mehr ältere Menschen nicht nur als Fußgänger am Straßenverkehr teil. Sie wollen im Sinne des Wortes (Auto)mobil sein und nehmen aktiv als Pkw-Führer, Motorrad- oder Radfahrer am Straßenverkehr teil. Insbesondere der Pkw ist für ältere Menschen in zunehmendem Maße Beförderungsmittel, Mobilitätshilfe, „Gehilfe“ und Lastenesel zugleich.

Leider nehmen früher oder später mit zunehmender Alterung und den damit einhergehenden Einschränkungen des Bewegungsapparats sowie mit der Minderung des Reaktionsvermögens auch die Fahrfehler zu. Für ältere Menschen wächst damit auch die Gefahr, an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein oder einen solchen sogar zu verursachen.

Insgesamt gibt es hierzu jedoch noch zu wenige gesicherte Erkenntnisse. Deshalb beschäftigt sich der Unterausschuss Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung des Arbeitskreises II (Innere Sicherheit) der Innenministerkonferenz mit der Thematik und hat eine Projektgruppe mit einer Analyse der Verkehrsunfalllage bei den Senioren beauftragt, um Empfehlungen für die Reduzierung der Unfallbelastung zu erarbeiten. Erste Ergebnisse der Arbeit der Projektgruppe werden sie anlässlich des 10. Berliner-IPA-Forums kennen lernen.

Ich bin mir sicher, dass dieses Thema auf ein großes Interesse bei den Teilnehmern des IPA-Forums stoßen wird. Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen Verlauf der Veranstaltung, spannende Unterhaltung bei den Vorträgen und viele interessante Gespräche und Diskussionsbeiträge.



Dr. Ehrhart Körting  
Senator für Inneres und Sport



## Grußwort

Der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung in Deutschland wird von Jahr zu Jahr größer und immer mehr ältere Menschen werden künftig länger gesund, aktiv und mobil sein. Es hat also gute Gründe, wenn wir unseren Fokus in der Verkehrssicherheitsarbeit stärker auf diese Zielgruppe richten.

Zukünftig werden deutlich mehr ältere Menschen im Besitz einer Fahrerlaubnis sein. Die Fortbewegung mit dem eigenen Auto befähigt sie, soziale Kontakte intensiv zu pflegen und diesen Lebensabschnitt so aktiv wie möglich zu gestalten. Im hohen Alter lassen jedoch körperliche und geistige Leistungsfähigkeit zunehmend nach. Diese Entwicklung steht den stetig steigenden Anforderungen des Straßenverkehrs gegenüber, die insbesondere durch eine Zunahme der Verkehrsdichte und damit einhergehende Hektik geprägt sind. Mobilität hat immer auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Im Zusammenhang mit dem altersbedingten Leistungsabbau werden Senioren nicht nur als Autofahrer, sondern auch als Fußgänger oder Fahrradfahrer vermehrt Unfallverursacher oder -opfer werden; häufig werden sie schwer verletzt oder gar getötet.

Um diese Gefahren für ältere Verkehrsteilnehmer so weit wie möglich zu minimieren und diese Zielgruppe nachhaltig zu sensibilisieren, ist Präventionsarbeit unverzichtbar. Hier ist der Erfolg unserer Bemühungen aber – wie in vielen anderen Bereichen auch – maßgeblich davon abhängig, dass sich nicht nur die Polizei allein engagiert. Vielmehr müssen sich alle Vereine, Organisationen und Behörden, die für die Verkehrssicherheit Mitverantwortung tragen, einbringen und gemeinsam an einem Strang ziehen.

Deshalb führen unsere Verkehrssicherheitsberater in Zusammenarbeit mit den Präventionsbeauftragten bereits seit einiger Zeit integrative Veranstaltungen für Senioren durch. Gemeinsam mit Netzwerkpartnern wie Bezirksämter, Feuerwehr, Automobilclubs, Optiker, Versicherer oder Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel werden sowohl Informationen als auch ein umfangreicher Service angeboten. So können ältere Menschen beispielsweise ihre Sehfähigkeit oder ihren Blutzuckerspiegel überprüfen lassen, sich über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel informieren oder sich einem Reaktionstest unterziehen. Darüber hinaus erhalten sie Anregungen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. Mit Hilfe dieser breit gefächerten Möglichkeiten, die wir auch zukünftig verstärkt anbieten werden, können Senioren selbst einen Beitrag zu ihrer eigenen und der Sicherheit Anderer im Straßenverkehr leisten.

Ich wünsche Ihnen, dass Sie durch dieses zehnte IPA-Forum neue Impulse zur Verkehrssicherheitsarbeit erhalten, denn jeder Einzelne kann dazu beitragen, Gefahren für Senioren im Straßenverkehr entgegenzuwirken.



Dieter Glietsch  
Der Polizeipräsident in Berlin



## Grußwort

Traditionell veranstaltet die IPA-Landesgruppe Berlin ein Forum, dieses Mal zum Thema „Senioren im Straßenverkehr“.

Weil eine Bevölkerungsgruppe angesprochen ist, welche einerseits aktiv am Leben teilnimmt und ihre Erfahrungen und Kenntnisse vermittelt, auf der anderen Seite Hilfe und Unterstützung benötigt, erachte ich es als ein äußerst wichtiges Vorhaben.

Die Schlagzeilen unserer Medien führen uns täglich vor Augen, dass Senioren zum Beispiel unseren Straßenverkehr gefährden. Schnell wird deshalb die Forderung laut, regelmäßige Fahrtauglichkeitsuntersuchungen für alle Führerscheininhaber ab 60 zur Pflicht zu machen. Reaktionstests haben ergeben – im Schnitt reagieren die älteren Testkandidaten deutlich später als die jüngeren – Sekundenbruchteile, die über Leben und Tod entscheiden können. Alle Menschen verändern sich mit zunehmendem Alter in Richtung Verschlechterung hin, nur ist das nicht unbedingt ein Grund, nun gleich zu sagen, dass sie auch die schlechteren Verkehrsteilnehmer sind. Schlechtere Reaktionszeiten werden durch jahrelange Erfahrung und beispielsweise größeren Sicherheitsabstand und Voraussicht kompensiert.

Sowohl die Politik als auch die großen Automobilclubs sind deswegen gegen die Einführung gesetzlich vorgeschriebener Gesundheitstests für Senioren.

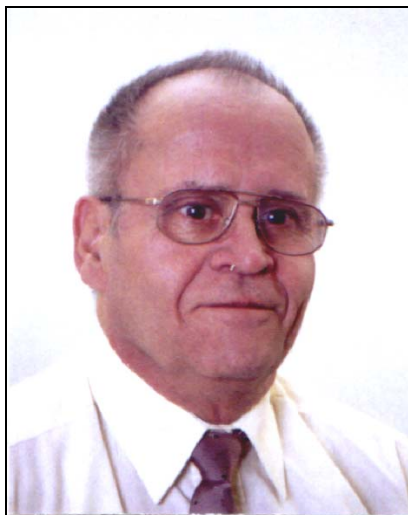
Foren dieser Art vermitteln Wissen und die Kenntnis darüber, wie man sich auch als Polizeibediensteter in derartigen Situationen verhalten muss.

Ich begrüße die Durchführung solcher Veranstaltungen und wünsche dem Berliner IPA-Forum eine rege Diskussion und einen guten Verlauf.



A handwritten signature in black ink that reads 'Udo Göckeritz'. The signature is written in a cursive style.

Udo Göckeritz  
Präsident der IPA Deutsche Sektion



## Grußwort

Senioren im Straßenverkehr – ein Thema, das mit zunehmender Lebenserwartung auch ständig an Bedeutung gewinnt. Fragt sich nur, wann gehört man selbst zu den Senioren? „Trau’ keinem über dreißig“ war mal ein Spruch, an den sich mancher noch erinnern wird und vielleicht auch daran, dass man als junger Mensch selbst die „Altersgrenze“ sehr weit nach vorn verlegte.

Die Grenze ist fließend und änderte sich mit zunehmendem Alter. Erstens fühlt man sich selten so alt, wie man ist, und zum anderen wurden im Laufe der Zeit gewohnte Markierungen verschoben: Strafmündigkeit, Volljährigkeit, Wahlrecht, Rentenalter, Eintritt in den Ruhestand.

Autofahren mit 70 ist heute selbstverständlich und auch mit 80 längst keine Ausnahme mehr. Also muss sich die Gesellschaft, müssen wir alle uns damit auseinandersetzen, dass nicht nur in der Bevölkerungsstatistik, nicht nur beim Mitgliederbestand der IPA, sondern auch im Straßenverkehr die Zahl der Senioren ständig größer wird.

Hierzu soll unser 10. Berliner IPA-Forum einen Beitrag leisten. Sind die Senioren eine Gefahr für den Straßenverkehr oder sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet? Kann Lebenserfahrung und Vorsicht nachlassende Reaktionsschnelligkeit ausgleichen?

Das sind Fragen, die nicht nur die Senioren beschäftigen, sondern uns alle angehen. Ich hoffe deshalb auf eine lebhafte und interessante Diskussionsrunde und danke allen, die sie geplant, vorbereitet oder ihre Teilnahme hieran zugesagt haben.



Horst Schink  
Leiter der IPA-Landesgruppe Berlin

# Sichere Mobilität für die ältere Generation

## Eine demografische Betrachtung der Verkehrssicherheit in Deutschland

von Wolfgang Klang, Polizeidirektor, Leiter PPr St 14, Berlin

### Einleitung

Mancher Leser wird feststellen, dass die Schwerpunktthematik dieses Beitrages seine höchst persönliche Interessenslage bereits berührt oder aber schon bald berühren könnte. Andere möchten sich informieren, weil sie sich als vermutlich sicherheitsorientierte Menschen zusätzliche Erkenntnisse darüber vorstellen können, was andere an Vorsorge getroffen haben oder was man vielleicht sogar selbst treffen müsste oder tun könnte, um das „qualifizierteste Lebensdrittel“

mindestens im Verkehr so sicher wie möglich gestalten zu können.

Die sichere Mobilität der älteren Generation im Straßenverkehr beschäftigt uns wahrscheinlich in überraschender Weise umso mehr, wie wir uns dessen bewusst sind, erworbene Lebensqualitäten im Alter schnell verlieren zu können, wenn nichts zu ihrer möglichst nachhaltigen Erhaltung getan wird.

Manch einer von uns hat sich mit Verkehrssicherheitsinteressen bisher nicht sonderlich beschäftigt. Ausgenommen ist natürlich die stringente Erwartungshaltung, dass der nicht

immer weise Gesetzgeber, Richter sowie die Polizei- und Ordnungsbehörden verantwortungsvoll handeln und möglichst effektiv auch im Konfliktbereich Straßenverkehr Straftäter, Rowdies, Rotlichtsünder und andere rücksichtslose Egoisten spürbar zur Rechenschaft ziehen.

Der in diesem Jahr besondere Beachtung gefundene demografische Wandel, auf den ich im Folgenden noch besonders eingehen werde, führte in Wissenschaft, Forschung, Politik und Verwaltung zu Recht zur

Beratungsfunktion Berlins für die sichere Mobilität im Straßenverkehr mitverantwortlich.

Nachdem ich mich gemeinsam mit Kollegen aus anderen Bundesländern in einer „Projektgruppe Seniorensicherheit“ umfassend mit Fachliteratur, Berichten und entsprechenden statistischen Zahlen zu dieser Problematik befasste, um auf der Basis wissenschaftlicher und polizeilicher Erkenntnisse sowie evaluierter Zahlen zu belastbaren Aussagen zu kommen, nehme ich gern die Gelegenheit

wahr, einem breiteren Kreis

von Polizeiangehörigen einen Gesamtüberblick der aktuellen Generationsproblematik aus der Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit zu geben.

Es liegt mir aber auch am Herzen, durch Aufzeigen

von Aktivitäten, abgesicherten Erkenntnissen, sowie fachlichen Hinweisen und Empfehlungen etwaige Befürchtungen einer im doppelten Sinne unsicheren Zukunft als

älterer Verkehrsteilnehmer zu nehmen.

### Einschränkungen der sicheren Mobilität

Die Mobilität, eine unserer menschlichen Grundbedürfnisse in räumlichen Bereichen, unterliegt auch im öffentlichen Straßenverkehr grundsätzlich nur

### Entwicklungstendenzen



Quelle: DHPol

Fragestellung, welche gegenwärtigen und zukünftigen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen erkennbar sind und welche Reaktionen erforderlich erscheinen.

Seit Jahrzehnten bin ich als Polizeibeamter in Leitungs-, Stabs- und senatsbehördlicher

wenigen Einschränkungen. Jedenfalls ist dort jedermann zugelassen, soweit nicht zu einzelnen Verkehrsarten ausdrücklich eine Erlaubnis vorgeschrieben ist. Die gesetzliche Einschränkung betrifft erstens den Fall, dass sich ein Verkehrsteilnehmer infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, ohne dass er Vorsorge dafür getroffen hat, andere nicht zu gefährden.

Zweitens unterliegt er einer Fahrerlaubnispflicht, wenn er sich auf öffentlichen Straßen mit einem Kraftfahrzeug bewegt. Die themenrelevante Konsequenz für Fahrerlaubnisbesitzer besteht darin, dass die Fahrerlaubnisbehörde dem Führer von Fahrzeugen den bestimmungsgemäßen Gebrauch untersagen muss, wenn er sich als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet erweisen sollte. Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer der älteren Generation weisen je nach körperlicher und geistiger Konstitution nach den allgemeinen Lebenserfahrungen eher fahrerlaubnisrelevante Mangelerscheinungen auf als jüngere.

Im Altenbericht der Bundesregierung<sup>1</sup> wird der Besitz eines Pkw als „wichtige Ressource des Alters“ betont, und es werden US-amerikanische Studien zitiert, nach denen die Aufgabe des Autofahrens im Alter ein „kritisches Lebensereignis“ und gar ein „Risikofaktor für eine depressive Entwicklung“<sup>2</sup> ist.

Die Bundesregierung sah 2001 im Falle eines durch al-

tersbedingte körperliche oder geistige Mängel verfügten Fahrerlaubnisentzuges keine unzulässige Einschränkung des Grundrechts, wenn sie ohne echte Perspektiven darauf verwies, dass sie neben einem Rad- und Fußgängerverkehr den ÖPNV durch zunehmenden Einsatz flexibler Bedienungsformen fördert<sup>3</sup>

Eine weitere tatsächliche Einschränkung der sicheren Mobilität erfahren insbesondere Ältere in dem Maße, in dem sie auf öffentlichem Straßenland anderen Verkehrsteilnehmern ausgesetzt sind, die sich nicht an die Vorschrift des § 3 Abs. 2a StVO halten, nach der sich Fahrzeugführer gegenüber älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit so zu verhalten haben, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist.

Angesichts des stark wachsenden Anteils älterer Menschen an der Bevölkerung sollte die Infrastruktur stärker an den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen orientiert werden. Besonders wichtig ist in diesen Zusammenhang die steigende Zahl an Hochbetagten, die auch zukünftig mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen leben müssen<sup>4</sup>

### **Gefährdungen der sicheren Mobilität**

Wenn auch Alte und Junge das gleiche grundgesetzlich verbriefte Recht auf sichere Mobilität haben, ist ihre gegenseitige Begegnung im Straßenverkehr mit Respekt und Rücksichtnahme ausbaufähig.

Forderungen der Jungen, vermeintlich unsichere Alte buchstäblich polizeilich aus dem Verkehr zu ziehen, könnten bei der gegenwärtigen demografischen Entwicklung zunehmen. Und in der Tat, schon heute häufen sich Fälle, in denen Polizeibeamte bei der Unfallaufnahme die völlige Überforderung mancher 80-jährigen und älteren Fahrzeugführer feststellen.

Ist einerseits die Diskriminierung des Alters, insbesondere bei gewissen körperlichen Mängeln strikt zu vermeiden, muss andererseits bei nachlassender Wahrnehmungsfähigkeit in Bezug auf Sehkraft, räumliches Sehen, Farbenerkennung, Hörfähigkeit und schließlich auf die Reaktionsfähigkeit eine Gefährdung anderer ausgeschlossen werden.

Viele hochbetagte Fahrzeugführer befürchten, im Zusammenhang mit Verkehrskontrollen oder Unfällen den Führerschein zu verlieren. Diese Angst geht der nicht unwahrscheinlichen eigenen Einschätzung voraus, eigentlich tatsächlich nicht mehr in der bisherigen Weise zum Führen eines Fahrzeuges geeignet zu sein. Es liegt daher im Interesse der Verkehrssicherheit, wenn sich Ärzte dazu entschließen, auf der Basis eines von der BAST für sie erstellten Handbuchs „Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer“ etwaige medi-

<sup>3</sup> Quelle: Holz-Rau, Uni Dortmund, in „Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen, Antworten der Politik“ zur Schriftenreihe des BMFSFJ, Bd 230, S.213

<sup>4</sup> Vgl. Holz-Rau und Bucher & Kocks, Die Bevölkerung in den Regionen der Bundesrepublik

<sup>1</sup> Vgl. BMFSFJ, 2001

<sup>2</sup> Quelle: siehe BMFSFJ, 2001 S. 212

zinische erkennbare Fahreignungsdefizite beim Patienten zu identifizieren und im Sinne einer Bewusstseinsweiterung offensiv anzusprechen.

### Zielgruppenbeschreibung

Ältere Verkehrsteilnehmer ab dem 65. Lebensjahr gehören europaweit traditionell zur Unfall-Risikogruppe der Senioren. Eine altersbezogene Zuordnung und eindeutige Bezeichnung ist unverzichtbar, um typische Risiken, Gefahren, Verhaltensweisen und Schäden in Statistiken erfassen und vergleichen zu können, um daraus erforderliche Maßnahmen abzuleiten.

Der Seniorenbegriff hat sich zwar im Sprachgebrauch der Statistiker und Unfallforscher etabliert, stellt sich aber in mehrfacher Hinsicht als problematisch dar. Er spiegelt vom Namen her nicht mehr seine ursprüngliche Bedeutung wieder, nämlich die Zugehörigkeit zu einer nicht mehr erwerbstätigen Bevölkerungsgruppe.

Von einigen Menschen wird dieser Begriff beim eigenen Eintritt in dieses Alter auch als diskriminierend empfunden, denn wer sich körperlich, geistig und seelisch als jung fühlt und vielleicht bereits sogar von der gesetzlichen Lebensarbeitszeitverlängerung betroffen ist, lässt sich nicht gern durch strukturelle Gewalt zu einem „alten“ Senior machen.

Die Altersgruppe der über 65-jährigen Verkehrsteilnehmer ist in Bezug auf ihre allgemeine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit und dem sich verändernden Verkehrsverhalten inzwischen zu inhomogen, so

dass sich auch von daher eine zusammenfassende Betrachtung als „Senioren“ nicht mehr empfiehlt. Im internationalen Sprachgebrauch ist der Begriff „Senioren“ zudem nicht etabliert. Die äußerst motivierende Bezeichnung „best-ager“ zur Requirierung Interessierter für Verkehrssicherheitsveranstaltungen ist flächenweit nicht problemlos etablierbar, so dass es sinnvoll erscheint, in den Handlungsfeldern Verwaltung, Statistik, Verkehrssicherheitsarbeit und Kriminalprävention, wann immer es geht, die sozial und fachlich nützlichere Formulierung „Generation 65 Plus“ und entsprechende Abweichungen davon zu gebrauchen.

Es geht hier keinesfalls um „Sprachkosmetik“, vielmehr um die für zweckmäßig erachtete Notwendigkeit, behördliche Maßnahmen eindeutiger und zielgenauer als bisher treffen zu können. So haben zum Beispiel Unfall- und Wirkungsanalysen ergeben, dass bisher unisono gestreute Präventionsmaßnahmen in der Regel schon ab 55, oder ab 60, andere aber überhaupt erst ab einem Alter von 70 Jahren erforderlich sind.

Die Phase der auf Grund objektiv gegebener körperlicher Eignungsmängel an der Fahrtauglichkeit hat sich deutlich nach oben verschoben.

### Alterswandel

Der Bob-Dylan-Song „Forever young“ aus dem Jahr 1974 spiegelte auf dem Höhepunkt des Jugendwahns den unerfüllbaren Traum wieder, niemals alt werden zu wollen. „Trau keinem über dreißig“ war ein Spruch, der provokant von einer gänzlich

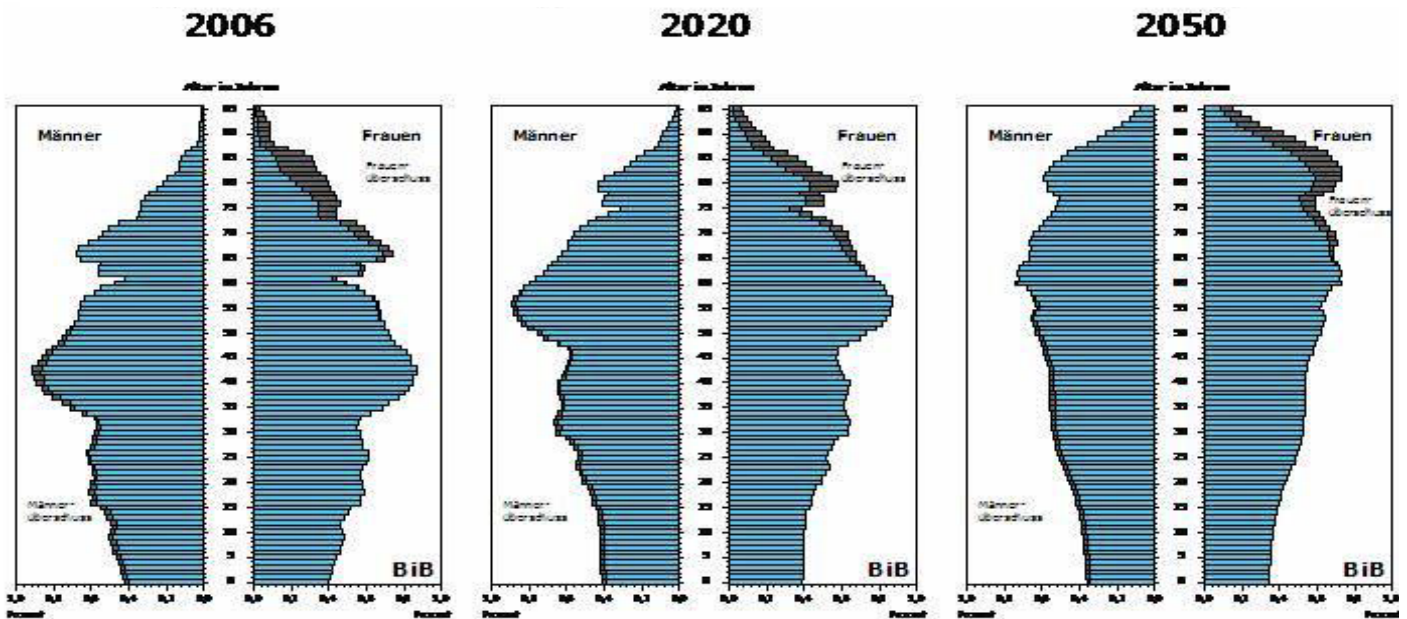
anderen Bedürfnislage und geistigen Eingeschränktheit der Älteren ausging. Auf Grund des Kaufkraftphänomens der Nachkriegsgeneration favorisierte die Werbung als Kaufanreiz jahrzehntelang in Film und Fotos die Darstellung junger, hübscher, sportlich dynamischer Menschen. Älterwerden schien durch Mode, Cremes, Sportwagen, eifrige Verwendung üblich gewordener Anglizismen und verfügbarer Potenzmittel ausgeklammert zu werden. Niemandem ist inzwischen verborgen geblieben, dass der Anteil junger Menschen ständig sank. Der demografische Wandel, unter dem Veränderungen der Bevölkerungszahl und der Bevölkerungsstruktur eines Raumes verstanden werden, der sowohl veränderte Geburten- und Sterberaten sowie „Wanderungsraten“ umfasst, wird regelmäßig im so genannten Altenbericht der Bundesregierung verfolgt. Die erstmals seit dem Jahr 2003 rückläufige Bevölkerungszahl in Deutschland führte 2006 zur Prognose des Statistischen Bundesamtes, dass bei Fortsetzung der demografischen Entwicklung die Einwohnerzahl von fast 82,5 Millionen auf bis knapp 69 Millionen im Jahr 2050 abnehmen wird.<sup>5</sup>

Im Jahr 2050 wird nur noch die Hälfte der Bevölkerung im Erwerbsalter sein, über 30% werden 65 Jahre oder älter und nur noch ca. 15% unter 20 Jahre alt sein. Das Durchschnittsalter der Einwohner Deutschlands

<sup>5</sup> Quelle: StaBu, 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung 2006-2050

Grafik 1:

**Demografische Alterung; Altersstruktur im Zeitvergleich**

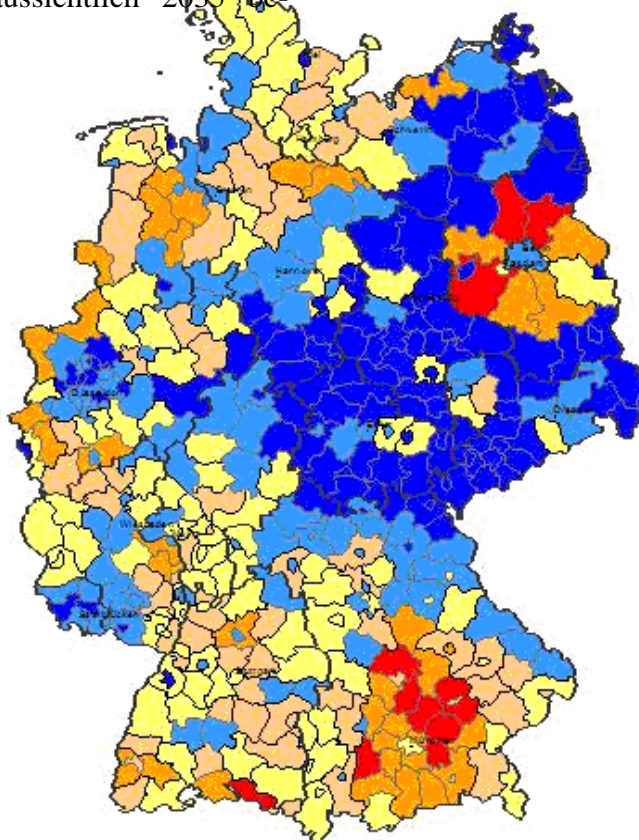


Quelle: Statistisches Bundesamt, 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Untergrenze der „mittleren Bevölkerung“

Grafik 2:

**Alterungsprognose nach Ländern**

wird voraussichtlich 2035 be-



Veränderung im Bevölkerungsgesamt, 2003-2029 in %

reits 50 Jahre und älter sein.

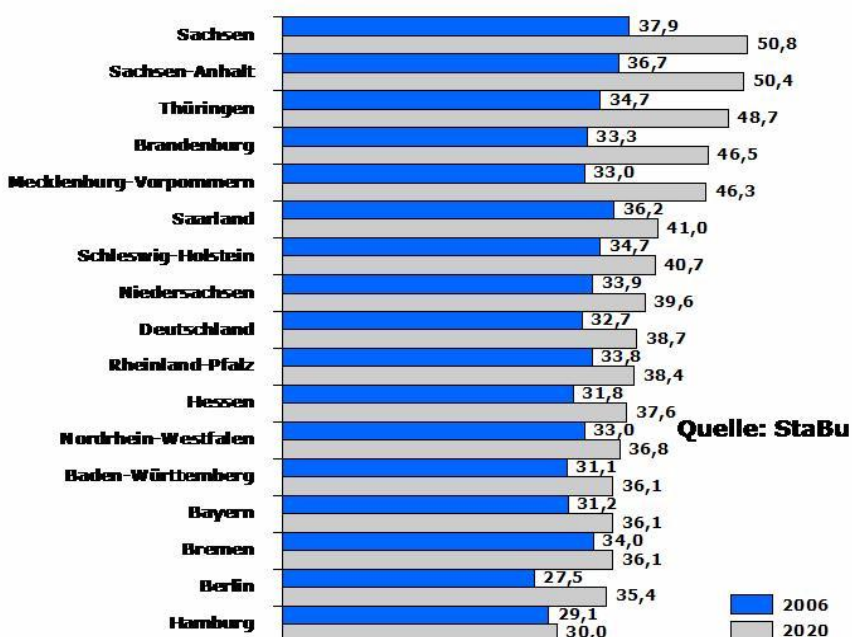
Die Zahl der ab 65-Jährigen steigt bis zum Ende der 2030er Jahre etwa um die Hälfte, und zwar von aktuell knapp 16 Millionen auf ca. 24 Millionen. Die Bevölkerung ab 80 Jahren nimmt unablässig zu: Von knapp 4 Millionen im Jahr 2005 auf 10 Millionen im Jahr 2050. Dann werden über 40% der über 65-Jährigen mindestens 80 Jahre alt sein.

**Wanderungsbewegungen**

Für die Zukunft der Mobilität ist die demografische Entwicklung ausschlaggebend. In Deutschland wird der demografische Wandel besonders durch die Alterungs- und Schrumpfungprozesse in der Gesellschaft bestimmt. Sie werden durch die Immigration nicht aufgefangen. Von der Bevölkerungsabnahme sind als Ost-

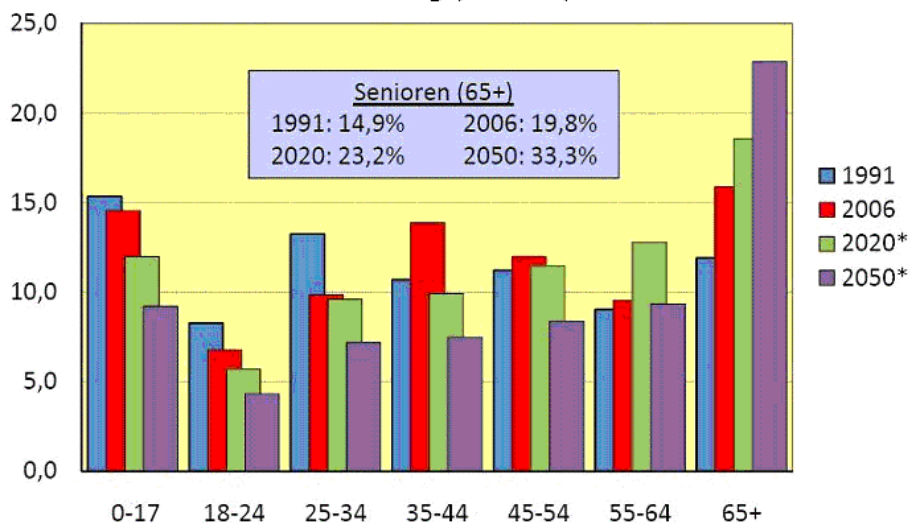
Grafik 3:

**Altersquotient „65“ in den Jahren 2006 und 2020**



Grafik 4:

**Bevölkerung (in Mio.)**



West-Binnenwanderung<sup>6</sup> überwiegend die neuen Bundesländer betroffen<sup>7</sup>. Eine zu beobachtende Abwanderung aus ländli-

chen Räumen in urbane Zentren und deren Verflechtungsräume<sup>8</sup> wird aber auch von der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmen beeinflusst. Die schon jetzt absehbaren Veränderungen treten nicht schlagartig

auf, sondern eher mittel- bis langfristig und geben unserer Gesellschaft die Möglichkeit, rechtzeitig darauf zu reagieren<sup>9</sup>.

**Entwicklung der Altersgruppen**

Wie die Anzahl von Bevölkerungsangehörigen unterschiedlicher Altersgruppen in einer wissenschaftlichen Langzeitbetrachtung<sup>10</sup> erkennen lässt, werden sich die Angehörigen der Generation 65+ von einem Anteil in Höhe von 19,8% im Jahre 2006 zu einem Anteil von 23,2% im Jahre 2020 und zu einem Anteil von 33,3% im Jahre 2050 entwickeln.

Die auf valides Zahlenmaterial beruhende anschauliche Grafik 4 lässt nicht die Problematiken erkennen, die sich aus dieser nicht mehr umkehrbaren Überalterung ergeben. Ob Schulwesen oder Immobilienwirtschaft, ob Stadtplanung oder öffentliche Haushalte, kaum ein Politik- und Lebensbereich bleibt verschont.

**Verkehrsunfall-Lagebild**

Die Analyse des bundesweiten Verkehrslagebildes erfolgt auf der Basis der von den Polizeien bzw. statistischen Ämtern gelieferten Verkehrsunfall-daten, wird jährlich vorgenommen und lässt auf Grund regional unterschiedlicher Betrachtungsweisen und Wertungen entsprechend uneinheitliche Interpretationen zu. Für Entwicklungsaussagen ist dagegen ein längerer Betrachtungszeitraum erforderlich, in dem die Unfall-

<sup>6</sup> Quelle: Kokoska, DHPol Auswirkungen der demogr. Entwicklungen - Gesamt-Wanderungsbilanz

<sup>7</sup> Quelle: StaBu, Altersquotient „65“ 2006 u. 2020, Variante 1-WI, Untergrenze d. mittleren Bevölkerung

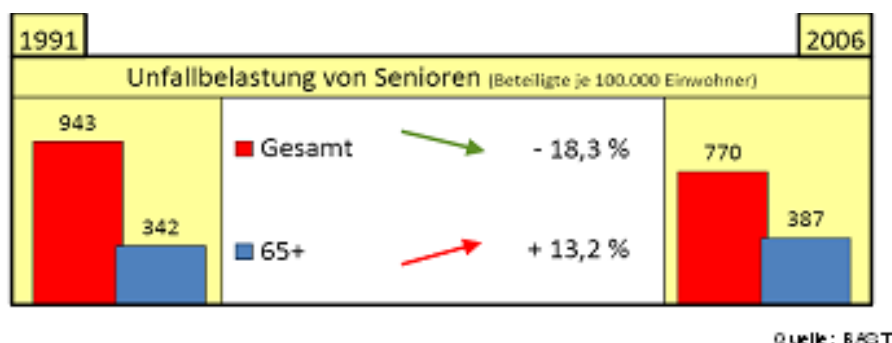
<sup>8</sup> Quelle: Bundesamt f. Bauwesen u. Raumordnung: Reg. Bev.-Entwicklung, Raumordnungsprognose 2020-2050

<sup>9</sup> Vgl. Knappe, DHPol, Mobilität und Demografie

<sup>10</sup> Quelle: Schönebeck, BAST, Unfallgeschehen von Senioren 14.11.2007

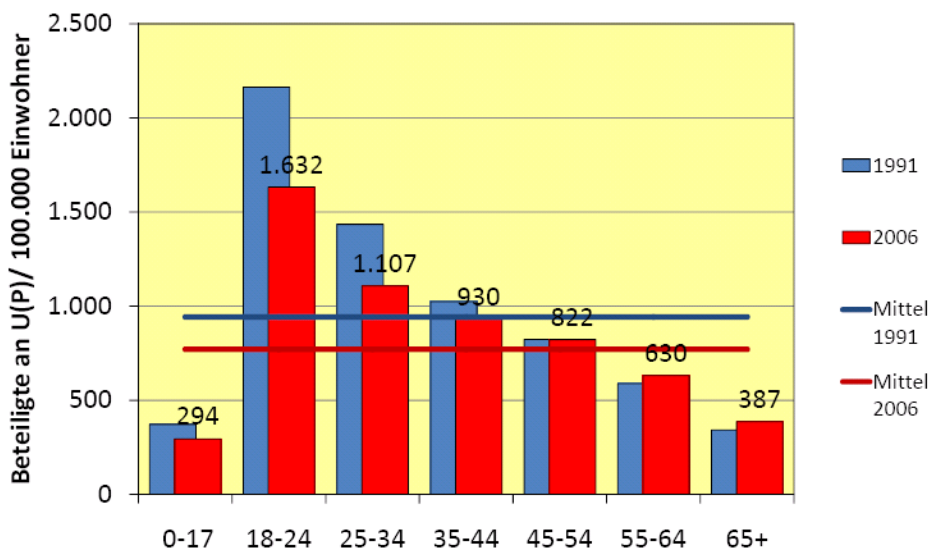
Grafik 5:

### Unfallbelastung der Generation 65+ bei Personenschadensunfällen im Vergleich zu allen Unfallbeteiligten je 100.000 Einwohner



Grafik 6:

### Unfallbelastung nach Altersgruppen



zahlen auch weiteren Faktoren und Einflussgrößen gegenüber gestellt werden. In zahlreichen Studien sind daher Verknüpfungen der absoluten Verkehrsunfallzahlen mit der Bevölkerungsentwicklung, differenzierten Bevölkerungsanteilen der Unfallbeteiligten, dem Vorkommen der Verkehrsteilnehmerarten (Modal-Split), der Verkehrsleistung und der Position errechneter Häufigkeitszahlen zu errechneten Mittelwerten erfolgt.

Das erstrebenswerte Ziel, eine möglichst exakte Risikobestimmung für die Altersgruppe der Generation 65+ zu erstellen, wird leider wesentlich dadurch erschwert, dass die sich die Studien größtenteils auf Verkehrsunfälle mit Personenschäden beschränken. Sie lassen damit die Vielzahl von grundsätzlich ebenfalls zur Verfügung stehenden Unfallzahlen über die schweren Sachschadensunfälle außer Acht. Ebenfalls wirkt sich hier negativ aus, dass die Informationen über ca. 75% sämtli-

cher Unfälle, die als Unfälle mit „sonstigem Sachschaden“, so genannte Bagatellschadensunfälle der Kategorie fünf, gänzlich ohne wissenschaftliche Betrachtung bleiben.

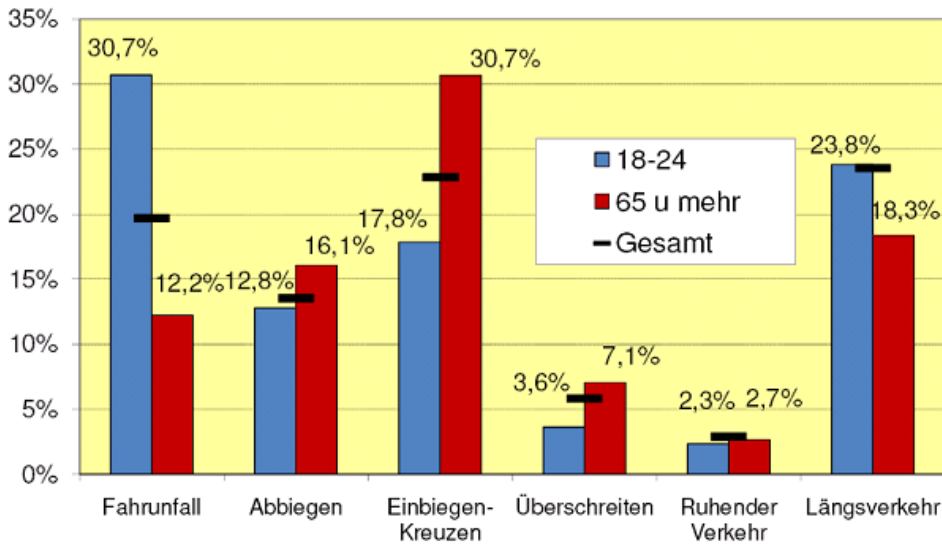
Die Folgen sind ein aus hiesiger Sicht extrem hohes Dunkelfeld, welches zu Lasten der Unfallkommissionen notwendige Interventionen deutlich zeitlich verzögern. Es ist daher verständlich, wenn sich insbesondere Polizeibehörden, die zum Zwecke einer zügigen Unfallreduktion auch die Erkenntnisse der Kategorie - fünf- Unfälle ihren Verkehrssicherheitsberatern und Unfallkommissionen zugänglich machen, auf regionale Risikoassessungen eigener Auswertungen nicht verzichten wollen.

Bei der Unfallbelastung je 100.000 Einwohner wird in der langzeitigen Unfallentwicklung deutlich, dass sich hier die blau gekennzeichnete Unfallbeteiligung der Generation 65+ konträr zum rückläufigen Unfallrisiko der Gesamtpopulation erhöht hat.

Die durch die roten Säulen zum Ausdruck gebrachte Unfallbelastung 2006 gegenüber der in Blau dargestellten im Jahr 1991 treten in dieser Darstellung nach Altersgruppen noch deutlicher in Erscheinung. Die stärksten Anstiege sind in den beiden rechten Säulen bei den 55- bis 64-jährigen und den ab 65-jährigen erkennbar. Das Risiko, als Angehöriger der Generation 65+ zu verunglücken, lässt sich noch besser einschätzen bzw. ermitteln, wenn

Grafik 7:

**Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp 2006**



wie in der Grafik geschehen, die Unfallhäufigkeit zum Mittelwert der Unfallbelastungen aller Altersgruppen gesetzt wird. Das ist an den eingetragenen Linien zu erkennen.

Im Vergleich zum Mittelwert der Unfallbelastung aller Altersgruppen weist die Generation

65+ mit 387 Beteiligten pro 100.000 EW an Personenschäden zusammen mit den Kindern den niedrigsten Risikoanteil auf. Während uns die linke Säule der Kinder eine deutliche Abnahme des Unfallrisikos aufzeigt, ist dies bei der Altersgruppe der 55-64-jährigen und bei der Generation 65+ nicht der Fall. Im Er-

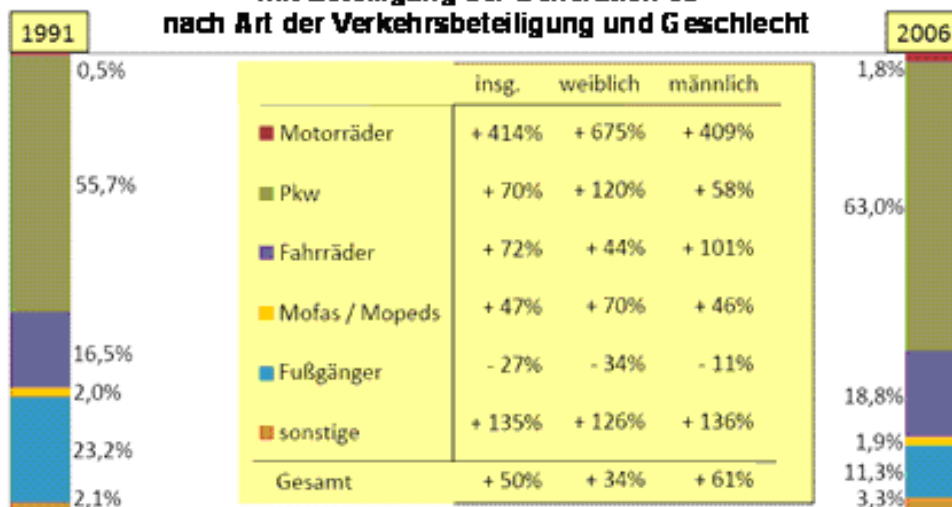
gebnis lässt sich auf Grund der Entwicklung zumindest bei den Personenschadensunfällen in Deutschland feststellen, dass bei der Generation 65+ die Unfallbelastung deutlich unter dem Mittelwert aller Altersgruppen liegt, aber eine leicht steigende Unfallrisiko-Tendenz besteht.

Die Grafik 7, Unfälle mit Personenschäden nach Unfalltyp, zeigt uns, dass die Generation 65+ in der Gegenüberstellung mit den Jungen Erwachsenen und zum Durchschnitt aller Altersgruppen (schwarzer Balken) am häufigsten beim Einbiegen oder Kreuzen, beim Abbiegen, beim Überschreiten der Fahrbahn und beim Rangieren im ruhenden Verkehr verunglückt. Hierbei handelt es sich um Verkehrsvorgänge, die eine hohe Wahrnehmungsfähigkeit und hohe Konzentrationsanforderungen erfordern. Die Koordination sensibler Eindrücke und notwendiger Handlungen ist mit zunehmendem Alter ab 65+, insbesondere jedoch ab 70+ und in Städten noch gravierender ab 75 Jahren, offensichtlich immer schwieriger zu leisten.

Grafik 8:

**Personenschadensunfälle**

**Personenschadensunfälle mit Beteiligung der Generation 65+ nach Art der Verkehrsbeteiligung und Geschlecht**



Quelle: BAST

Betrachten wir die Unfallentwicklung geschlechterspezifisch und sortiert nach den Hauptarten der Verkehrsbeteiligung, stellt sich das Ergebnis folgendermaßen dar:

Der Anteil der Verkehrsbeteiligung an

den Personenschadensunfällen mit PKW nahm in dieser Altersgruppe von 55,7% im Jahr 1991 auf 63,0% im Jahr 2006 zu. Auffällig ist, dass sich der weibliche Anteil der Generation 65+ mit einer doppelten Zunahme von 120 % im Vergleichszeitraum deutlich vom Zuwachs bei den Männern mit 58 % abhebt.

Die zweithäufigste Verkehrsbeteiligungsart ist das Fahrrad. Diese Beteiligung an den Personenschadensunfällen ist von 16,5% (6.734) im Jahr 1991 auf 18,8% (11.551) im Jahr 2006 noch gestiegen.

Folgende Auffälligkeiten sind erkennbar: Der Anteil der unfallbeteiligten Radfahrerinnen erhöhte sich mit 44 % weitaus geringer als bei den Männern mit +101%. Insgesamt erfährt diese Art der Verkehrsteilnahme – hinsichtlich der in der Grafik nicht dargestellten absoluten Zahlen – mit 72% den zweithöchsten Zuwachs überhaupt. Was die Grafik auch nicht zeigt, allerdings aus den absoluten Zahlen herauszulesen ist: Weibliche VT 65+ sind als Radfahrer an VU, im Gegensatz zu den männlichen, im Vergleich über alle Altersgruppen, häufiger beteiligt.

Bei der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger an Unfällen zeichnet sich dagegen im Langzeitvergleich ein prägnanter Rückgang und damit ein positiver Trend ab. Erkennbar ist hier einen Rückgang von 23,2 % (9.437) im Jahr 1991 auf nur noch 11,3 % (6.912) in 2006.

Wie bereits bei der Beteiligungsart Fahrrad differieren auch hier die Entwicklungen der männlichen und weiblichen VT

65+ deutlich. Der Rückgang fiel bei den weiblichen VT 65+ mit 34 % dreimal so hoch aus, wie bei den männlichen (11%).

Alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten spielen derzeit in dieser Altersgruppe keine oder lediglich eine zu vernachlässigende Rolle. Bei zukünftigen Betrachtungen müssen jedoch bereits heute erkennbare Trends beachtet werden. Ein derartiger Trend deutet sich im Bereich der Beteiligungsart Motorräder an. Auf einem bisher relativ niedrigen Niveau könnte der Zuwachs des Beteiligungsanteils von 0,5 % im Jahr 1991 auf 1,8 % im Jahr 2006 möglicherweise in den nächsten Jahren zu beachtendes Verkehrssicherheitsproblem der Generation 65+ werden.

### **Prognosen für das Verkehrsgeschehen**

Mit dem demografischen Wandel ergeben sich Herausforderungen, auf die unsere Gesellschaft noch unzureichend vorbereitet ist. Bisherige Gewohnheiten der zukünftigen älteren Generation bringen Veränderungen im Mobilitätsverhalten mit sich. Zahlreiche Disziplinen haben sich damit auseinander gesetzt, Prognosen erstellt und Forderungen erhoben.<sup>11</sup>

Verschiedene Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass trotz abnehmender Bevölkerung und weniger Verkehrsgesamtleistung die Affinität zum Auto in den nächsten Jahren noch steigen wird, unabhängig von der Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs. Bis auf

knapp 800 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner soll die Zahl der zugelassenen Pkw weiter ansteigen. Davon nicht ganz so stark betroffen werden hinsichtlich der tatsächlichen Fahrleistungen die Städte mit gutem ÖPNV-Angebot sein. Dennoch werden viele ältere Menschen mit der Erfahrung der Automobilnutzung in Zukunft nicht mehr auf Busse und Bahnen umsteigen. Studien sagen die Zunahme weiblicher Pkw-Benutzer dieser Generation voraus.

Mobilität hat einen hohen individuellen Stellenwert. Ihre Bedeutung nimmt mit zunehmendem Alter sogar noch deutlich zu, weil die eigene körperliche Bewegungsfähigkeit in der späteren Lebensphase immer weiter eingeschränkt wird.<sup>12</sup>

Die Gruppe der in 2010 etwa 65jährigen hat ihr Leben lang ein Auto geführt. Mit dem Erreichen dieses Alters ändert sich ihr Mobilitätsverhalten nur geringfügig. Die berufsmäßige Nutzung wird lediglich durch die Freizeitnutzung ersetzt<sup>13</sup>.

### **Wie werden die Herausforderungen angegangen?**

Am schnellsten handlungsfähig für die Bedürfnisse nach sicherer Mobilität der Generation 65+ scheint wie immer die Wirtschaft zu sein, die sich mit ihrer relativen Unabhängigkeit zügig auf Veränderungen einstellen kann. Das beginnt bei der weiter prosperierenden Fahrzeugindustrie, die ihre Fahrerassistenzsysteme mehr und

<sup>11</sup> Vgl. Schlag & Megel, BFSFJ Bd230, Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter

<sup>12</sup> Vgl. ARAL-Studie

<sup>13</sup> Vgl. Diehr, DaimlerChrysler AG, Berlin

mehr altersgerechten Bedürfnissen anpasst. Automatische Einparkhilfen, Abstandsmelder und verbesserte Notbremssysteme werden auf Grund höherer Verkaufszahlen gut betuchter Fahrerlaubnisinhaber der Generation 65+ deutlich preisgünstiger zu erwerben sein.

Besonders ältere, in komplexen Fahrsituationen überlastete Menschen, werden mit immer preisgünstiger verkauften Navigationsgeräten nach Einführung des europäischen Satellitensystems Galileo auf Grund einer dezimetergenauen Positionsbestimmung weitere Sicherheitspotenziale erschließen können. Ein standardmäßig eingebautes helleres Fahrlicht wird älteren Menschen mehr Sicherheit verleihen. Aus traditionell stählernen Damen- und Herrenfahrrädern werden zunehmend besser besteigbare und leichtere Unisexmodelle in den Handel kommen und derzeit schon hohe Verkaufszahlen aufweisende Rollatoren für Gehbehinderte werden bald finanzierbaren Elektrostühlen weichen.

Aber es gibt noch viele Verbesserungsmöglichkeiten, deren nahende Realisierung bei kritischen Verkehrssicherheitsexperten angemahnt wird. Die gute Bedienbarkeit und leichte Verständlichkeit von Assistenzsystemen (Mensch-Maschine-Schnittstelle) sind wesentliche Voraussetzungen dafür, dass gerade ältere Fahrer künftig besser unterstützt werden.

Durch ältere Menschen kaum erkennbare blaue Kfz-Instrumentenbeleuchtungen, zu kleine Schriften und Zeichenabstände in den Anzeigen und

blendende Plastikabdeckungen sind bei der ergonomischen Gestaltung von Displays in vielen Fahrzeugen bislang zu wenig berücksichtigt worden<sup>14</sup>. Gerade ältere Fahrer haben Schwierigkeiten, ihre Aufmerksamkeit zu teilen und schnell zwischen der Wahrnehmung von äußerer Verkehrssituation und Display hin und her zu wechseln.

Die Politik hat der älter werdenden Generation im Verkehrssicherheitsprogramm 2001 des damaligen BMVBW noch keine besonders herausgehobene Aufmerksamkeit geschenkt, sieht man einmal davon ab, dass zu den dort gesetzten Prioritäten der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer gehört. Auf Grund einer in Auftrag gegebenen Studie über die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch ältere Autofahrer geht sie davon aus, dass die Mehrheit der Befragten mit den von ihnen wahrgenommenen altersbedingten Defiziten, die zu Lasten ihrer eigenen Fahrtüchtigkeit gehen könnten, sehr konstruktiv umgeht.<sup>15</sup> Nur von knapp 5,5 % der knapp 1.300 befragten älteren Autofahrer/innen könnte ein erhöhtes Risiko ausgehen. Allerdings handele es sich hierbei um 54-64jährige Männer, die in Verbindung mit einer höheren Risikobereitschaft, einer geringeren Gefährlichkeitseinschätzung und einem Selbstbild als „die besseren Autofahrer“ eher dazu neigen, ihre Fahrkompetenz nicht sonderlich kritisch unter die Lupe zu nehmen.

Auch wenn im Rahmen der Studie keine Informationen über den objektiven Gesundheitszustand der befragten Älteren vorlagen, wiesen die mit unfallbezogenen Daten abgeglichenen Ergebnisse jedoch darauf hin, dass bei den meisten älteren Autofahrer/innen die bewusste Wahrnehmung eigener Defizite bereits als gute Voraussetzung für eine sicherheitsdienliche Veränderung des Fahrverhaltens zu werten sei. Bei einer Befragung von 100 Experten aus den Bereichen Gesellschaft, Stadtentwicklung und Raumplanung, Demografie, Verkehr, Wirtschaft und Politik, wie es voraussichtlich um die Sicherheit älterer Menschen in der Verkehrslandschaft 2010 bestellt sein wird ergab sich: Generell wird erwartet, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre der bereits gewonnene Sicherheitsstandard für ältere Verkehrsteilnehmer/innen aufrecht erhalten werden kann. Eine leichte Reduzierung der Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmer wurde lediglich im Falle einer Stagnation der Förderung von Verkehrssicherheitsprogrammen für die nahe und fernere Zukunft gesehen. Um dem zu begegnen, sind auf Anregung der BAST und im Auftrag des damaligen BMVBW führende Sicherheitsorganisationen mit Pilotprojekten zur Verkehrssicherheit Älterer befasst worden. Führend ist hier der DVR zu nennen, der die Projekte durchführte<sup>16</sup>.

Derzeit beobachtet die Politik innerhalb des Gesamtkomplexes von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem demogra-

<sup>14</sup> Vgl. Küting & Krüger, DaimlerChrysler AG Stuttgart

<sup>15</sup> Vgl. Kroy, BAST

<sup>16</sup> Quelle: Kroy, BAST

fischen Wandel die Verkehrsunfallentwicklung der Älteren im Straßenverkehr in den Verkehrsberichten und sieht offenbar keinen besonderen Handlungsbedarf.

Dessen ungeachtet finden in den relevanten Bundes-, Landes- und Kreisbehörden, sowie in Anstalten, Instituten und Bildungseinrichtungen fortlaufende Untersuchungen der Verkehrsunfallsituation unter besonderer Berücksichtigung der älteren Verkehrsteilnehmer statt.

Es zeichnet sich ab, dass die nächsten Initiativen des Bundesverkehrsministeriums für die relevante Zielgruppe im Zusammenhang mit der 3. EU-Führerscheinrichtlinie stehen könnte. Hierbei geht es um die noch beeinflussbare Umsetzung einer Vorschrift in nationales Recht, die künftig auch für das Führen von Pkw eine Begrenzung der Gültigkeit von neu ausgestellten Fahrerlaubnissen vorsieht bzw. die Modalitäten in bestimmten Zeitabständen zu wiederholender Fahreignungstests festschreibt.

In Italien etwa muss der Führerschein bereits heute ab 50 alle fünf Jahre verlängert werden. Wer 70 Jahre und älter ist, muss ihn sogar alle drei Jahre verlängern lassen. Um den Führerschein behalten zu können, ist dort ein Check mit Seh- und Reaktionstests beim Arzt fällig. Es wird abzuwägen sein, ob in Deutschland statt der Inanspruchnahme von interessierten niedergelassenen Ärzten Eignungsbescheinigungen von unabhängigen Überwachungsver-einen ausgestellt werden sollten.

Zum besseren Schutz der Fußgänger in Ortslagen werden Bau- und Straßenverkehrsbehörden die Straßeninfrastruktur den veränderten Bedingungen anzupassen haben. Dabei wird es zu deutlich mehr baulichen oder zumindest markierten Querungshilfen wie Mittelstreifen, Mittelinseln und Gehwegkaps kommen müssen. Die Sicht auf querungswillige ältere Menschen wird voraussichtlich auch gegen den Widerstand von Fahrzeughaltern durch vermehrt vorzusehende Bordsteinabsenkungen verbessert werden. Insgesamt ist damit zu rechnen, dass Gemeinden zur Erhöhung der Lebensqualität von Anwohnern eine weitere Entschleunigung des Verkehrs vorantreiben. Städte wie Berlin, die bereits heute ca. 75% ihres gesamten Straßennetzes mit Tempo 30 und darunter geschwindigkeitsreduziert haben, werden unter dem Druck der Immissionsvorschriften hinsichtlich des Verkehrslärms und der Abgasreduzierung zunehmend auch im Hauptstraßennetz eine Geschwindigkeitsreduzierung vornehmen müssen, die an diesen Stellen den nicht an ein Kfz gebundenen älteren Bürgern zusätzliche Verkehrssicherheit verschafft.

Statt kostenträchtiger Lichtzeichenanlagen wird darüber hinaus wahrscheinlich die Anzahl der Fußgängerüberwege und der Kreisverkehre weiter zunehmen.

Zur konsequenten Erhöhung der Verkehrssicherheit wird es angesichts des zunehmenden Pendlerverkehrs auch einen weiteren Ausbau der Park & Ride-Parkplätze geben müssen.

Die Anzahl der außergewöhnlich Gehbehinderten wird auf Grund der Altersprognose steigen. Damit wird die beantragte Anordnung von Sonderparkplätzen jedoch nicht im bisherigen Maße Schritt halten können. Die Kriterien an die Ausstellung eines Sonderparkausweises müssten daher künftig restriktiver angewendet werden. Weiße Sinusriffelplatten als Gehwegbegrenzungsanzeige für ältere Menschen und Sehbehinderte könnten baulicher Standard an hoch frequentierten Knotenpunkten werden.

### Sicherheitspotenziale

Nach der auch außerhalb Europas verkehrswissenschaftlich anerkannten Verbundstrategie „Three E“ für vernetztes Handeln (Education, Engineering, Enforcement)<sup>17</sup> konzentriert sich erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit innerhalb des von der Gesetzgebung vorgegebenen und von der Rechtsprechung konkretisierten Handlungsrahmens in den operativen Handlungsfeldern Aufklärung, verkehrssichere Gestaltung des Verkehrsraumes und Verkehrsüberwachung. Hinzu kommt immer mehr als ein dem Grunde nach übergreifendes Element die Öffentlichkeitsarbeit.

Die zur angemessenen Gefahrvorsorge und Verkehrsunfallbekämpfung<sup>18</sup> im Sinne des Grundgesetzes verantwortlichen Straßenverkehrs-, Bau- und Polizeibehörden entwickelten in diesen Handlungsfeldern auch ihre zum Schutz der älteren Generation besonders geeigneten

<sup>17</sup> Hilse, PFA 1994, Handbuch Verkehrssicherheit

<sup>18</sup> Meier-Aibich, Essen 1992

Maßnahmen und Methoden nach dem Stand der Wissenschaft und Forschung fort.

Der föderale Aufbau unseres Staates bringt es mit sich, dass die besonderen Erfolg versprechenden oder bereits gebrachten Interventionen in Abhängigkeit von gesetzten Zielen, Haushaltsmitteln und gesetzten Prioritäten unterschiedlich intensiv entwickelt sind. Auf Grund der heutzutage hoch entwickelten und genutzten Kommunikationsstränge zwischen den beteiligten Behörden in Bund und Ländern sprechen sich Neuerungen und Erfahrungen schnell herum, so dass auf dem Sektor der Verkehrssicherheit von einer grundsätzlich guten Zusammenarbeit gesprochen werden kann.

## 1. Aufklärung

Die in ihrer Zusammensetzung sehr inhomogene Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmer ist deutlich schwieriger zu erreichen, als es bei den Kindern, Jugendlichen und jungen Heranwachsenden der Fall ist. Die Angst älterer Autofahrer, den Führerschein abgeben zu müssen, hält viele davon ab, sich in direkte Beratungsgespräche mit den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei zu begeben.<sup>19</sup> In einigen Ländern, Kreisen und Gemeinden ist deshalb die Entscheidung gefallen, hier vor allem die Möglichkeiten der Landesverkehrswachten in Anspruch zu nehmen. Zur Auffrischung des Regelkundewissens, ca. 40 Jahre nach dem Fahrerlaubniswerb, zur Stärkung der Einsicht in die eigenen Schwä-

chen und zum Erkennen der Möglichkeiten, sie abzulegen oder zu kompensieren, werden zum Beispiel von der Landesverkehrswacht in Essen im Rahmen eines Projektes Kurse angeboten, in denen für 95 € interessierten älteren Kraftfahrern zwischen 53 und 82 Jahren ein Verkehrssicherheitstraining angeboten wird, welches kooperativ von Fahrschulen, einem Krankenhaus, der Uni Duisburg-Essen und anderen Verkehrssicherheitspartnern durch jeweils eigene Beiträge unterstützt wird.<sup>20</sup>

Unter den häufigsten Regelverstößen der Generation 65+ lassen sich Vorfahrts-, Abbiege- und Fahrspurwechselforgänge identifizieren, die bereits in sich komplexe Situationen darstellen und durch zwischenzeitliche Anpassungen der StVO möglicherweise nicht kognitiv beherrscht werden.

Allein die Anzahl aller das Verhalten, den Zustand und die Ausrüstung regelnden Einzelvorschriften der letzten acht Jahre wird auf ca. 250 geschätzt.<sup>21</sup>

Ein ideenreich zu lösendes Anfangsproblem jeder risikogruppenorientierten Präventionsarbeit ist deren Erreichbarkeit. Als erfolgreich könnten sich zielorientiert platzierte Aushänge und Hinweiszettel mit Einladungen zu einem kostenfreien Informationsabend der Polizei über Rechtsänderungen der StVO erweisen, wenn auf völlige Anonymität hingewiesen wird.

Als eine wahrscheinlich in ihrer Wirksamkeit überschätzte Aktivität werden Verkehrssicherheitsfahrten mit älteren Menschen über ca. 70 Jahre festgestellt. Anschließend Befragungen hier haben ergeben, dass die Erinnerungswerte eher gesellschaftlicher Art waren.<sup>22</sup> Hier wäre zumindest bei einer Durchführung durch Polizeibeamte künftig auf eine bessere Vorauswahl und begleitende Evaluation zu achten.

## 2. Verkehrssichere Gestaltung des Straßenraumes

Durch die seit kurzem in einigen Ländern erfolgte Beteiligung der Polizei an Verkehrssicherheitsaudits ist damit begonnen worden, polizeiliche Präventionsaspekte bereits rechtzeitig vor dem Bau von Straßenanlagen einzubringen. Auch bei den traditionellen Verkehrsschauen und im Rahmen der Anhörung sowie und bei eigenen polizeilichen Vorschlägen werden zunehmend den Rechtscharakter von Parkverboten habende Bordsteinabsenkungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Älteren im Stadtverkehr vorgeschlagen.<sup>23</sup>

## 3. Verkehrsüberwachung

Es gehört zu den klassischen Verkehrssicherungspflichten der Polizei, Verkehrsteilnehmer bei Kontrollen auf ihre Eignung zu überprüfen. Dazu gehört nicht nur die Überprüfung mitzuführender Erlaubnispapiere und etwaiger unzulässiger Alkohol- oder Drogenbeeinflussung, sondern auch das Prüfen eventuell vorliegender Ver-

<sup>19</sup> BAST, 2007, VksB älterer Verkehrsteilnehmer, Heft M 189

<sup>20</sup> Quelle: Zeitschrift Verkehrssicherheit

<sup>21</sup> Quelle: Rüster, BMJ 2007

<sup>22</sup> Klang, PolPräsBln LSA4, 2003

<sup>23</sup> Herold, PolPräsBln, PPr St14, 2008

dachtsanzeichen für eine die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Medikamenteneinwirkung oder sicherheitsrelevante Bewegungseinschränkungen.

Bei entsprechenden konkreten Feststellungen im Rahmen von Verkehrskontrollen darf aus Gründen bestehender Dienstpflichten nicht auf eine zu begründende Verdachtsmitteilung an die Fahrerlaubnisbehörde verzichtet werden. Die Polizeien der Länder erwägen, hierzu ein bundeseinheitliches Meldeformular zu erstellen, welches den rechtlichen Anforderungen entspricht und den gelegentlichen Vorwurf aus dem Wegeräumen soll, in diskriminierender Weise für eine Bereinigung der Fahrerlaubnislandschaft „durch die Hintertür“ zu sorgen.

#### 4. Öffentlichkeitsarbeit

Eine häufigere Platzierung von Verkehrssicherheitsaspekten der Zielgruppe in den Medien wäre wünschenswert. Eine polizeiliche Kommentierung sollte sich nicht auf deren eher häufige spektakuläre Unfallbeteiligung mit absoluten Unfallzahlen beschränken, sondern gezielt recherchierte, vorläufig erkannte Unfallursachen ansprechen und möglichst stets Abhilfemöglichkeiten aufzeigen.

Angehörige der Generation 65+ können selbst am besten und ehesten dazu beitragen, ihre Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr lange zu erhalten. Im Rahmen eines vernünftigen Alternsmanagements sollten sie ihre Bewegungsfähigkeit durch regelmäßige körperliche Aktivitäten trainieren. Eine bewusste gesunde Ernährung fördert die kognitiven Fähigkeiten

und sollte bereits vor dem Ausscheiden aus dem Berufsleben beginnen.<sup>24</sup> Die Teilnahme an Fahrtrainings- und anderen Weiterbildungsmaßnahmen sowie freiwilligen Seh- und Reaktionstests sollte empfohlen werden, um den Anforderungen einer zunehmenden Verkehrsstärke auch in Zukunft entsprechen zu können.

#### Fazit

Sämtliche Unfallrisikoausagen der statistischen Ämter und deren Informationen nutzenden Organe basieren auf einem Zahlenkollektiv, welches nur einen Bruchteil aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle darstellt. Dieses Verfahren, das die Erkennung eines Vielfachen weiterer Gefahren ausschließt, kann nur damit gerechtfertigt werden, dass erst der Eintritt eines Personenschadens als priorisiertes Problem zu werten ist.

Unter dieser Voraussetzung gilt: Als Teilnehmer im Straßenverkehr bereitet die Generation 65+ unserer Gesellschaft bei mehrjähriger Betrachtung weder als Opfer noch als Unfallverursacher grundsätzlich keine außergewöhnlichen Probleme, denn sie rangiert unterhalb des Mittelwertes aller an Personenschadensunfällen beteiligten Altersgruppen je 100.000 Einwohner. Dies gilt insbesondere auch unter dem demoskopischen Gesichtspunkt ihrer stetigen Zunahme. Selbst in der einen besonders hohen Altenanteil aufweisenden Stadt Berlin stellt die Generation 65+ unter allen

Altersgruppen bei Berücksichtigung ihres Anteils an der Gesamtbevölkerung das geringste Verunglücktenrisiko.

Angesichts der in Studien erarbeiteten Erkenntnisse, dass die Generation 65+ eher nicht auf eine Reduzierung ihrer Mobilität mit dem Kfz verzichtet, also anders als oft angenommen, ihre Fahrleistung kaum verringert, ist auch in dieser Relation kein vergleichsweise hohes Unfallrisiko festzustellen. Dieses ändert sich erst ab dem 75. Lebensjahr.

Mit leicht abnehmender Tendenz ist somit in Deutschland auch in Zukunft unter dem Aspekt einer älter werdenden Gesellschaft eine sichere Mobilität zu erwarten.

<sup>24</sup> Metzel, Bonn, 2007 Weiterbildung für alte Menschen.

# Mehr Mut zum Realismus

## Kompensationsstrategien – Innovationen und ihre Grenzen – Konsequenzen

von Gerhard Spindler, Zielgruppenvertreter, Berlin

Die Erkenntnis, dass der Mensch meint, Sachverhalte besser analysieren zu können, wenn nur genügend zugeschriebene Adjektive den Weg zu genau der Schublade weisen, in die diese Thematik anschließend folgerichtig verortet wird, ist zwar nicht neu, bestätigt sich gleichwohl immer wieder.

Genau so entstehen Klischees und Mythen, beharrlich wie langlebig. Wenn – zum Beispiel durch neue Erkenntnisse oder aufgrund einer sachgerechten Evaluierung – irgendwann der Irrtum aufgedeckt und ein Vorurteil beerdigt wird, zeigt die Erfahrung, dass die Zeit bis zu einer Wiederauferstehung zumeist eher kurz ist und dieser Umstand selbst häufiger die Regel denn die Ausnahme darstellt.

Und damit bin ich dann auch schon mitten im Thema. Senioren im Straßenverkehr gelten für viele per se als Gefahr, weil sie als reaktionsarm, unbeweglich, unberechenbar, nicht selten auch als starrköpfig oder unverbesserlich abgestempelt werden. Eine Steigerung dieser Negativbeschreibung gelingt in den Augen dieser Betrachter eigentlich nur noch (Radfahrer im Straßenverkehr einmal ausgenommen...) hinsichtlich der Gruppe der Senioren am Steuer, die von den jüngeren Autofahrern pauschal als fahrende Hindernisse tituliert werden und sich nach deren Meinung allenfalls nur noch

einem Schwerlasttransporter vergleichbar abgesichert auf öffentlichem Straßenland bewegen dürften.

Nicht selten, so zumindest der Eindruck, wird in den Printmedien über spektakuläre Unfälle unter Beteiligung von hochbetagten Verkehrsteilnehmern berichtet. Vor allem dann, wenn es um vermeintlich eklatantes Fehlverhalten dieser Gruppe geht, werden Sachverhalte dezidiert dargestellt. Ganz extrem ist dies zu beobachten, wenn der geschilderte Sachverhalt sofort die Frage bei dem Leser assoziiert, wieso denn ein „so alter Mensch“ überhaupt noch in Besitz eines Führerscheins sein muss, und nicht nur das, er fährt sogar noch Auto! Das konnte ja nicht gut gehen. Der am Steuer erlittene Schwächeanfall als harmloseste Ausgangsannahme, der während der Fahrt erlittene Herzinfarkt als extremstes Beispiel, dazu die jeweilige Folge dieser Situation. Im günstigsten Falle gibt es Sachschaden, im ungünstigsten Verletzte oder gar Tote. Oder die dramatische Begebenheit, wo die eigene Ehefrau von ihrem Mann bei dem Versuch, ihn einzuweisen, beim Rückwärtsfahren überrollt wird, weil der alte Herr sie einfach nicht gesehen hat. Unbestritten, eine tragische Angelegenheit und den Zeitungen einige Zeilen wert. Wie verhielte es sich aber, wenn vergleichbare Sachverhalte jüngere Fahrzeugführer betreffen?

Der Verkaufs- und Aufmerksamkeitswert dieser Nachricht wäre unvergleichlich geringer, der nachhaltige Erinnerungswert beim Leser ebenfalls!

Da wird eben häufig mit zweierlei Maß gemessen. Die Folgen davon sind mahnende Stimmen in der Politik und Öffentlichkeit. Forderungen nach „Führerschein auf Zeit“, „Gesundheitscheck für ältere Verkehrsteilnehmer“, bis hin zu der Frage, was motorisierte Rentner eigentlich veranlasst, sogar zu Zeiten des Hauptberufsverkehrs die Straßen mit nutzen zu wollen, werden laut.

### Kompensationsstrategien

Lösen wir uns doch einfach einmal von den vorgeschilderten Szenarien und machen den Blick frei für die Realität, für den Alltag. Unbestritten nimmt nicht nur der Anteil der älteren Bürger an der Gesamtbevölkerungszahl in Deutschland seit Jahren deutlich zu, sondern gleichermaßen die Gruppe der Senioren, die mit einem Kraftfahrzeug mobil bleiben.

Damit ist aber nicht gesagt, dass auch der Anteil der im Straßenverkehr verunglückten oder Unfälle verursachenden älteren Mitbürger in gleichem Maße ansteigt. Vielmehr wissen die meisten Senioren, insbesondere die älteren Autofahrer, um ihre Situation. Sie kennen ihre gesundheitlichen Risiken und die Beeinträchtigungen durch



Die Generation 65+ ist immer und überall präsent!

körperliche Schwächen wie verminderte Beweglichkeit, schlechteres Hör- und Sehvermögen sowie längere Reaktionszeiten. Sie stellen sich in ihrem Verhalten auf derartige Beeinträchtigungen ein, unter gleichzeitiger Nutzung der gesammelten jahrzehntelangen Erfahrungen im öffentlichen Raum und Straßenverkehr, ergänzt durch das Fehlen jeglichen Ehrgeizes, an der Ampel ja der Schnellste sein zu wollen, den Rekord an Fahrsteifenwechseln brechen zu müssen um einige Zehntelsekunden Fahrzeit herauszuholen oder den Versuch zu unternehmen, den Vordermann mittels Lichtsignal und Hupe mit zwei Meter Abstand bei 150 Stundenkilometer oder mehr von der Autobahn zu beamen.

Ruhe, Ausgeglichenheit, Abgeklärtheit und Erfahrung sind nur einige der einzubringenden Stärken Lebens erfahrener. Dazu mehr Zeit investieren, nicht zu viele Kilometer an ei-

nem Tag „abreißen“ zu wollen, eher bei längeren Reisen Zwischenstation machen, an Tagen fahren, wo die Strecken nicht so überfüllt sind, das alles sind typische Verfahren und Überlegungen älter Verkehrsteilnehmer. Dazu gehört auch, dass grundsätzlich langsamer und defensiver gefahren wird, seltener in Hauptverkehrszeiten, bei schlechten Witterungsbedingungen und auch bei Dunkelheit. Also kurzum: Verantwortungsbewusst handeln.

Wer um den Umstand längerer Reaktionszeiten weiß und dies im Hinblick auf mögliche Folgen einer Selbstüberschätzung permanent, besonders jedoch vor/ während kritischer oder anspruchsvoller Fahrmanöver reflektiert, minimiert seine eigene Risikobereitschaft gen Null. Warum auch unnötig aggressiv fahren, sich vor – oder zwischendrangeln? Warum sich sehenden Auges in eine unübersichtliche Verkehrssituation hineinbegeben oder gar den

„sportlichen Wettkampf“ an Stellen mit Fahrbahnverengungen gegen sich körperlich wie motorisiert überlegen fühlende Nachwuchsfahrer annehmen? Nein, beweisen muss jemand meines Alters niemandem etwas, schon gar nicht (mehr) ich mir selbst! Und eines ist auch klar – selbst wenn spaßeshalber immer das Gegenteil behauptet wird – Rentner oder Pensionäre haben das, was viele meinen, nicht zu haben: Zeit. Somit wartet man eben mit der Einfahrt vom Straßenrand in den Fließverkehr, bis sich wirklich eine größere Lücke zeigt. Oder komplizierte Wendeerfordernisse werden umgangen, indem kleinere Umwege akzeptiert werden. Es gibt unendlich viele Möglichkeiten, Gefahrensituationen zu vermeiden.

Dass es unbestritten in der Riege der Senioren darüber hinaus auch die vielzitierten Ausnahmen gibt, die entweder so nicht handeln können oder gar nicht wollen, ist mir selbstverständlich auch klar. Was das Können betrifft, wird es mit zunehmendem Alter ohnehin entwicklungsbedingt schwieriger, mit den Anforderungen Schritt zu halten. Ein Grund dafür, dass mitunter selbst lebensältere Autofahrer ihre Möglichkeiten und Fähigkeiten total überschätzen, mag auch bei der Industrie zu suchen sein, die geradezu für jeden Anspruch, für jedes Problem eine Lösung parat zu haben scheint.

### **Innovationen und ihre Grenzen**

Die Kraftfahrzeugindustrie suggeriert dem Kunden nachhaltig, dass die Autos im-

mer sicherer, zuverlässiger und servicefreundlicher werden. Viele einfache Handgriffe werden den Fahrzeugführern abgenommen und selbst komplizierte Vorgänge sind heutzutage entweder elektronisch unterstützt oder der Einflussnahme des Kraftfahrers gänzlich entzogen. Ob Regensensor, Lichtautomatik oder Einparkhilfen, um nur ein paar Errungenschaften zu benennen, alles erleichtert die Bewältigung der Fahrsituation, ohne dass große Anforderungen an die handwerklichen Fähigkeiten oder das technische Verständnis des Fahrers gestellt werden.

Wie aber sieht es mit all den anderen Extras aus, die zumeist als nicht ganz preiswerte Sicherheitsmodule auf Wunsch zu beziehen sind? Klar, der Händler wird bei einer Neuwagenbestellung bereits in der Planungsphase geschäftstüchtig darauf hinweisen, dass ABS (Anti-Blockier-System), ESP (Elektronisches-Stabilitäts-Programm) und SRS (Supplemental Restraint System) eigentlich doch ein „Muss“ seien, schon zur eigenen Sicherheit! Und auf Low-Speed-Limiter sowie Speedtronic wollen Sie doch bei dem schönen neuen Auto nicht wirklich verzichten?! Ach ja, denken Sie auch an die Enkelkinder, die wollen doch auch sicher transportiert werden. Sie sind ja schließlich ein verantwortungsvoller Großvater oder eine fürsorgliche Oma. Da hilft dann ISOFIX. Dafür, dass Sie alles im Blick und jederzeit die Kontrolle haben, steht Ihnen DTR (DISTRONIC = Stör- und Warnmelder) zur Verfügung, den Rest können Sie über FCD



(Floating Car Data) abfragen. Noch Fragen? Na, dann gute Fahrt!

Da man ja jahrelang auf das neue Auto hin gespart hatte und die Auszahlung der Lebensversicherungssumme ihren Beitrag dazu geleistet hat, dass es ein richtig schöner Wagen werden durfte (könnte ja vielleicht das letzte neu gekaufte Auto sein...), heißt die Devise: Nicht kleckern, eher klotzen. Wenn schon, denn schon. Also alles einbauen lassen, was der Fahrsicherheit dient.

Das erste Erwachen kommt spätestens, wenn die vielen Knöpfe, Hebel und Schalter ihre Wirkung auf den stolzen Neuwagenbesitzer nicht verfehlen. Unsicherheit, fast Verzweiflung kann da schon einmal die Folge sein. Aber, kein Problem, es gibt ja die Betriebsanleitung(en). Ernüchterung jedoch auch hier, wenn man das Druckerzeugnis in den Händen hält.

Dick wie ein Telefonbuch und vom Inhalt her kaum verständlich. Da ist der Leser schon froh, anhand einiger geradezu rudimentärer deutscher Vokabeln erkennen zu können, dass

er wohl doch nicht versehentlich die Ausgabe für den amerikanischen Export erhalten hat.

Wem dann aber während des Fahrbetriebes ein Mindestmaß an technischem Verständnis fehlt, der ist herausgefordert. Bei der ersten wirklichen Gefahrenbremsung bemerkt der Neuwagenbesitzer, dass die Bremsen offenbar defekt sind, das Pedal und der ganze Wagen ruckt, bewegt sich stotternd bis zum Anhalten. Also heißt es, Werkstatt aufsuchen. Dort erntet man ein müdes Lächeln, schließlich war alles in Ordnung, der BAS (Brake Assist) hat nur das gemacht, wozu er da ist!

So manche Unterstützungssysteme sollten in besonderen Extremsituationen abgeschaltet werden, da sie zu diesem Zeitpunkt nicht helfen, sondern „totlaufen“ und damit eher schaden. Das bezieht sich z.B. insbesondere auf ESP. Aber mal ehrlich, hätten Sie das gewusst?

Die Grenzen der Service-systeme sind jedoch nicht nur bei der Fähigkeit zur Nutzungs-plausibilität durch den Fahrzeugführer zu suchen, sondern auch bei den Modulen selbst.

Ich werde wohl nie vergessen, wie anlässlich einer Wintersportreise unser Wagen am Ende einer steilen Serpentinestrecke auf verschneitem und teilweise vereistem Untergrund seinen Dienst versagte. Ordnungsgemäß zeigte mir das ASSYST (Multifunktionsdisplay) artig an, dass zunächst ABS, dann ESP und schließlich auch SRS ihre Arbeit eingestellt hätten. Dann kam aber wider Erwarten doch noch die Rettung in Form eines eindeutigen Hinweises: Sofort Werkstatt aufsuchen! Nun ja, so richtig weitergebracht hat mich das damals nicht wirklich, aber als die Schneeketten angelegt waren, meldeten sich die Systeme auch wieder arbeitsfähig – sogar ohne Werkstatt, die ja ohnehin an diesem Ort nicht zur Verfügung gestanden hätte...

Statt immer mehr und komplizierter Technik wünschte ich mir mitunter eher etwas größere Rückspiegel und ein Auto, dessen Formgebung es mir erlaubt, das vordere und hintere Ende besser im Blick zu haben. Die Bedienelemente dürften gut und gerne deutlich größer ausfallen und die Bedienungsanleitung sollte inhaltlich so sein, dass nicht der Informatikkurs vor der Inbetriebnahme des Autos erforderlich wird. Nicht zuletzt wären bequeme, verstellbare Sitzpositionen und ein altersgerechter Einstieg in das Fahrzeug wünschenswert.

### **Konsequenzen**

Persönlich bin ich durchaus der Überzeugung, mein Kraftfahrzeug absolut sicher zu steuern und keine der anderen Verkehrsteilnehmer nachhaltig

beeinträchtigende Fahrweise an den Tag zu legen. Über genügend Fahrpraxis verfüge ich zudem allemal, meinen Führerschein habe ich seit 46 Jahren. Andererseits bleibt die Frage, ob mein subjektiver Eindruck auch einer objektiven Überprüfung standhalten würde, zumal ich mit meinem Lebensalter von 65 Jahren schon die Mitte der Skala der angesprochenen Zielgruppe erreicht haben dürfte.

Die Diskrepanz zwischen Selbsteinschätzung und nachweisbarer Leistungsfähigkeit wird sich mit zunehmenden Lebensjahren vermutlich vergrößern. Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen hat ergeben, dass Personen mit persönlichen Beeinträchtigungen, wie sie insbesondere bei älteren Menschen auftreten (z.B. Bluthochdruck, Bewegungseinschränkungen, Schlafstörungen, Diabetes oder Herzkrankheiten), ein 2,6-mal erhöhtes Risiko für einen Autounfall haben wie Gesunde. Bereits derzeit ist nahezu jeder Zweite im Straßenverkehr getötete Fußgänger oder Radfahrer in der Bundesrepublik älter als 65 Jahre. Wenn Senioren schon häufig mit dem allgemeinen Verkehrsgeschehen überfordert zu sein scheinen, dürfte das auf Fahrzeug führende ältere Mitbürger schon erst recht zutreffen. 15% der Fahrzeughalter in Deutschland sind älter als 65 Jahre und die Prognose geht dahin, dass bald jeder 3. Autofahrer zu dieser Gruppe zu zählen sein wird.

Daher bin ich davon überzeugt, dass es zum Eigenschutz, aber auch genauso zum Schutz der anderen Ver-

kehrsteilnehmer unabdingbar erforderlich ist, dass ab einem gewissen Lebensalter, ich denke da an 70 bis 75 Jahre, der Nachweis der Befähigung zum Führen eines Auto turnusmäßig abgefordert werden muss. Zwar wäre mit von meinem Grundverständnis her eine freiwillige Teilnahme mit einem im Ergebnis empfehlenden Bescheid sympathischer, gleichwohl bin ich mir aber auch im Klaren darüber, dass dieses stumpfe Schwert keine Wirkung erzielen würde. Also: Mut zur Konsequenz – Fahrtüchtigkeitsprüfung ja, jedoch nicht mit dem primären Ziel, den Führerschein einzuziehen, sondern mit der Chance, Schwächen zu erkennen und – durchaus über Auflagen – auszugleichen. Dass es dabei in Einzelfällen auch die Notwendigkeit des Versagens der Fahrerlaubnis geben wird, wäre eine zu akzeptierende Situation, selbst wenn die Mobilität als hohes Gut anerkannt ist. Schließlich wird ja niemandem seine Mobilität wirklich entzogen; notfalls muss eben auf das Fahrrad oder auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgegriffen werden.

In diesem Zusammenhang ist mir persönlich aufgefallen, dass sich ältere Menschen mit Vorliebe dunkel zu kleiden pflegen. Damit sind sie für Autofahrer aber schlechter erkennbar, vor allem in der dunkleren Jahreszeit oder bei trübem Wetter. Meine Devise ist schon immer die gewesen, dass ich dunkle Kleidung eigentlich nur trage, wenn ich auf den Friedhof gehe. Und da wollen wir doch wohl keinen der Mitbürger hinwünschen, egal, wie betagt er ist...

# ACE-Programm für aktive Autofahrer ab 63

## Gemeinsames Verkehrssicherheitstraining für Fahranfänger und Senioren

von Uwe Becker, Projektleitung ACE, Stuttgart

Das Bild des älteren Menschen in der Gesellschaft wandelt sich. Durch den wachsenden Anteil der älteren Menschen in der Gesamtbevölkerung nimmt auch die Anzahl der mobilen Senioren zu. Besonders die individuelle Teilnahme am Straßenverkehr steht dabei zukünftig im Vordergrund. Jeder ist bestrebt seine Mobilität so lange wie möglich zu erhalten. Das Auto dürfte dabei eine entscheidende Rolle spielen.

Jeder ältere Verkehrsteilnehmer unterliegt einem schleichenden Alterungsprozess, indem die Leistungsfähigkeit nachlässt. Ein Ausgleich erfolgt in hohem Maße durch die Lebenserfahrung und die erworbene Routine. Dennoch stellt die Komplexität des modernen Straßenverkehrs den Anspruch, dass jeder aktive Verkehrsteilnehmer sich um seine eigene und die Sicherheit der Anderen kümmert.

Der Auto Club Europa möchte mit seinem neuen Programm die Zielgruppe der aktiven Autofahrer/innen ab dem 63. Lebensjahr ansprechen. Das Angebot stellt eine Kombination von vier Modulen dar, die je nach Kundenwunsch zu einem zirka sechs Stunden Programm zusammengestellt werden können.

Modul 1 - Technik

Modul 2 - Straßenverkehrsrecht

Modul 3 - Fitness/Gesundheit

Modul 4 - Fahrevent

Der modulare Aufbau des Programms ermöglicht es, gezielt auf die Belange der Teilnehmer einzugehen. Bei allen Modulen steht der Erfahrungsaustausch der Teilnehmer im Vordergrund.

Mit vielen Tipps und Anregungen sollen die aktiven Autofahrer/innen ermuntert werden, weitere Programme und Trainingsmöglichkeiten zu nutzen. Vielleicht aber auch erkannte körperliche Mängel zu korrigieren, oder die Mobilität darauf einzurichten.



Die Module beinhalten folgende Themengebiete (nicht abschließend aufgezählte Einzelpunkte):

### Modul Technik

- Aktive und passive Sicherheitssysteme im Pkw
- Lässt sich die Fahrphysik überlisten?
- Was steckt hinter ABS, ESP, BAS?
- Reifen – Gibt es eine Winterreifenpflicht?
- Airbag und Gurtstraffer
- Fahrsysteme der Zukunft
- Navigationssystem – Ablenkung oder nützlicher Helfer?

### Modul Straßenverkehrsrecht

- Neuerungen in der StVO und den Bußgeldvorschriften

- EU Führerschein, Besitzstandswahrung
- Was sagt uns die Verkehrstatistik?

Der Mensch als Unsicherheitsfaktor im Verkehr:

Ziele des Moduls ist es, komplizierte Regelungen verständlich darzustellen und reale oder strittige Situationen zu diskutieren, dabei wird die aktuelle Rechtsprechung mit einbezogen.

### Fitness / Gesundheit

- Ernährung und Fitness
  - Richtiges Sitzen beim Autofahren
  - Wahrnehmungspsychologie im Alter

### Fahrevent

- Richtig sitzen und Lenken
- Gefahrenbremsung
- Bremsen und Lenken
- Unfall – Was nun?
- ESP

Die praktischen Übungseinheiten richten sich nach dem Anspruch der Teilnehmer und ihrer Fahrkompetenz. Die Durchführung erfolgt nach den Regeln des Pkw-Sicherheitstrainings nach dem Standard des Deutschen Verkehrssicherheitsrats.

Über unsere Kickoff Veranstaltung zum „Tag der Verkehrssicherheit 2007“ berichtete Marc Roger Reichel in unserer ACE-Klubzeitschrift „Lenkrad“ unter dem Titel „Zusammen wachsen“:

„Ein frischer Wind streicht über den stillgelegten Militär-Flughafen Layenhof bei Mainz. Auf dem Verkehrs-Übungsgelände des ACE werden Pylonen aufgestellt, am Eingang parken zwei Dutzend Fahrzeuge. Vom Fiesta bis zum polierten Benz, vom VW-Bus in dezemtem Silber Metallic bis zur Sportflunder mit dicken Rallyestreifen. Es ist der dritte Samstag im Juni – der Tag der Verkehrssicherheit.

Zwölf Schülerinnen und Schüler des Mainzer Gymnasiums Theresianum haben sich zu früher Stunde eingefunden, um an einem Sicherheitstraining teilzunehmen. Alle zwischen 17 und 18 Jahre alt, drei Probanden nehmen am begleiteten Fahren teil, die jüngste Führerscheinprüfung liegt erst zwei Monate zurück. Es hätten doppelt so viele sein können, das Interesse war groß, berichtet Lehrer Alban Schüler. Zum Schluss habe man sogar losen müssen. Ihnen gegenüber sitzen gestandene Fahrzeuglenker reiferen Semesters, die Grauen Panther des Straßenverkehrs. Insgesamt 568 Jahre Fahrerfahrung bringen die elf Senioren mit. Aus ganz Deutschland haben sie sich auf den Weg gemacht, um hier dabei zu sein. Alle haben die 70 überschritten, der Älteste zählt 83 Lenze. Neugierig sind sie. Sowohl auf das ACE-Training als auch auf die Jugend und ihre Einstellungen. Eine auf den ersten Blick ungewöhnliche Konstellation, doch hier geht es nicht um ein gemütliches Kaffeekränzchen von Großeltern und Enkeln. Unfallforscher wissen um die Schwierigkeiten beider Gruppen, Statistiken belegen, dass Fahranfänger

und Senioren überproportional oft an Unfällen beteiligt sind.

Die Novizen kämpfen noch mit Fahrzeugtechnik und ungewohnten Situationen. Mit mehreren Kumpels im Wagen und das Radio aufgedreht ist die Grenze zur Reizüberflutung schnell erreicht – ohne dass ein solider Grundstock an Fahrerfahrung hilft, sich aus kniffligen Lagen zu retten. Nachlassende Beweglichkeit äußert sich im Alter auch in einer langsameren Einschätzung plötzlich veränderter Situationen. Reaktionszeiten werden länger, unbekannte Strecken können Stress verursachen. Da ist schnell eine rote Ampel überfahren, die doch eben noch grün war. Obwohl sie häufig mit modernen Fahrzeugen durch die Lande rollen, wissen viele Senioren nicht um das Sicherheitspotenzial, das ihr Auto bietet. Da bleibt im Ernstfall manche lebensrettende Reserve ungenutzt. Als erster Automobilclub greift der ACE die Problematik von Alt und Jung auf und veranstaltet ein gemeinsames Training, ein Brückenschlag zwischen den Generationen. Vorurteile gegenüber älteren Fahrern haben die Novizen nicht, doch erste Erfahrungen mit ihnen haben einige Teilnehmer bereits gemacht. „Mein Opa beschwert sich immer, ich würde zu schnell fahren“, bringt Eva es auf den Punkt. „Dabei hält der sich selber nie an Geschwindigkeitsbegrenzungen.“ Das Nicken in der



Auf dem Übungsplatz

Runde ist einstimmig, die Erfahrung ist bekannt. Mitunter mischt sich eine Spur Trotz unter die Worte. Was du kannst, kann ich auch! Schließlich haben alle den Führerschein in der Tasche. Offensichtlich ist der Wunsch, als gleichberechtigte Partner im Straßenverkehr anerkannt zu werden.

Schon bei der ersten Übung offenbaren sich die unterschiedlichen Mentalitäten: Behutsam nähern sich die Senioren dem Bremspunkt. Lieber zu früh den Anker geworfen als Gefahr heraufbeschwören. Eher schüchtern die jungen Damen. Offensiv dagegen geben sich die männlichen Nachwuchsfahrer: „Ich will wissen, wo die Grenzen liegen!“, hatte Philip bei der Vorstellungsrunde gesagt. Da kann man im geschützten Raum des Übungsplatzes ruhig mal über das Ziel hinausschießen.

Versierte Moderatoren begleiten die Teilnehmer durch das Training. Uwe Becker ist nach 17 Jahren Verkehrssicherheitsarbeit ein alter Hase. Mit der Erfahrung unzähliger Trainings sieht er sofort, wer noch eine Runde drehen sollte und wo Ermüdungserscheinungen auftreten. Co-Moderatorin Brigitta lobt, erklärt und gibt dem nächs-



Wie verhalte ich mich am Unfallort?

ten Fahrer das Zeichen zum Losfahren.

Zur Entspannung gibt es Fragen nach Formeln und Verkehrsvorschriften. Die Hände der Schüler fliegen in die Luft, die absolvierte Fahrschule liegt ja noch nicht lang zurück. Die nächste Frage: Zwei Fahrzeuge, eins 50, das andere 70 km/h schnell, machen gleichzeitig eine Vollbremsung. Wie schnell ist der 70er noch, wenn der Langsamere schon steht? Auf die richtige Antwort, 59 km/h, kommt keiner. Da staunen die Alten wie die Jungen. Erfahrung macht nicht allwissend, frisch erworbenes Wissen nicht erfahren. Plötzlich herrscht Gleichstand – jeder hat Schwächen, alle können dazulernen. Warum eigentlich nicht gemeinsam?

Mit einem Mal kommt Hektik auf: Eine Unfallsituation wird simuliert, alle sind gefordert. Warndreiecke werden gesucht, noch jungfräuliche Erste-Hilfe-Sets von ihrer Schutzverpackung befreit. Wie funktioniert ein Notruf, wie bekommt man einen bewussten Fahrer aus dem Wagen? Hat jemand an die eigene Sicherheit gedacht und eine Warnweste übergezogen? Zusammenarbeit ist gefragt. Hier werden die Gruppen-

mitglieder zu Partnern. Der eine weiß, der andere macht. Egal, wie alt.

Waren zu Beginn noch ein paar dezent hochgezogene Augenbrauen wegen des ungebeten Beifahrers zu bemer-

ken, wird die mittägliche Bockwurst schon in gemischten Gruppen vertilgt. Erfahrung trifft Unbefangenheit, Fragen auf beiden Seiten. Es wird erzählt, erklärt und gelacht und so dauert es nicht lange, um zu gleichberechtigten Teams zusammenzuwachsen. Wo der Junior mit der Technik kämpft, gibt der Senior Tipps, die bereitwillig angenommen werden. Verliert der Mann mit Erfahrung auf dem großen Platz den Überblick, lotst ihn der junge Co-Pilot zielsicher durch die Pylonen. Gemeinsam sind sie unschlagbar. Nach so mancher Übung gibt es Lob und gegenseitiges Schulterklopfen.

Der doppelte Spurwechsel, angelehnt an den Elchtest, steht an, belächelt und gefürchtet zugleich. Das Ausweichmanöver erfordert Mut und dabei soll man die Arme locker lassen. „Wird der Wagen auch nicht umkippen?“, fragt Laura und sieht die elterliche Familienkutsche schon auf der Seite liegen. Eine gute Gelegenheit, auf ESP und Fahrphysik einzugehen. Auch wenn mancher Wagen das Beinchen hebt – kippen tut keiner. Für Alt und Jung eine gute Erfahrung, an eine Grenze gegangen und doch Herr der Lage geblieben zu sein.

Der Spaß bleibt nicht auf der Strecke. Im Gegenteil – je länger die Gruppen zusammen sind, um so vertrauter ist der Umgang miteinander. Kaum in einer Equipe wird so viel gelacht wie im Damenteam. Anne und Janina nehmen's locker und erzählen sich zwischendurch aus ihrem Leben. Wen kümmert ein halbes Jahrhundert Altersunterschied? Auch anderswo wächst der gegenseitige Respekt: „Ein feiner Kerl“, rühmt der eine, „Der ist cool drauf“, lobt der andere. Mit den absolvierten Übungen steigt das Zutrauen. Kaum ist noch ersichtlich, ob Jüngling oder Senior am Steuer sitzt. Touchierte Pylonen kratzen nicht mehr am Stolz, sondern werden als wichtige Erfahrung wahrgenommen. „Ich habe meinem Auto noch nie so viel zugemutet“, wird ein Teilnehmer mit mehr als 50 Fahrjahren am Ende sagen. Und die anderen aus seiner Generation werden zustimmend nicken. Bis zum Nachmittag haben sich nicht nur die Wolken vom Himmel verzogen. Alle Teilnehmer haben eine gute Zeit gehabt und dabei noch einiges gelernt. Nach dem gewaltigen Bremsweg auf nasser Fahrbahn ist klar, dass auch 50 km/h schon ganz schön schnell sein können. Andererseits ist das Vertrauen in ABS und ESP gestiegen, weil die Technik erstmals ausprobiert wurde. Vor allem aber hat sich Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer entwickelt und das Gefühl, dass man mit Partnerschaft und Rücksichtnahme besser fährt.

Wie es nun weitergeht? Lehrer Schüler hat mit dem ebenfalls anwesenden Referenten für Verkehrssicherheit des Lan-

des Rheinland-Pfalz vereinbart, dass auch die anderen interessierten Schüler an einem Sicherheitstraining teilnehmen können. Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt Fahranfänger hierbei mit je 30 Euro – das wünscht man sich auch in anderen Bundesländern.

Alle Teilnehmer können sich weitere Trainings vorstellen – ob mit Gleichaltrigen oder als gemischtes Doppel. Wünsche, die erfüllt werden können: Der ACE wird künftig spezielle Veranstaltungen sowohl für Junioren

als auch für Senioren anbieten. Bei entsprechender Nachfrage wird es auch weitere gemeinsame Trainings geben. Was also bleibt, ist nach diesem gelungenen Auftakt die Anregung, es selbst auszuprobieren. Selbst mitmachen macht Spaß und fördert das Zutrauen in die eigenen Fähigkeiten. Und der Geheimtipp an die reiferen Semester: Ein Geschenk-Gutschein fürs Sicherheitstraining kommt bei allen Enkeln gut an. Oder gleich

gemeinsam anmelden – das toppt jedes Kaffeekränzchen.“

Die nächsten ACE-Sicherheitstrainings für mobile Senioren finden am 20. September 2008 in Berlin und am 21. September 2008 in Calau statt. Das Training kostet 108 €, ACE-Mitglieder zahlen nur 65 €. Die Ermäßigung gilt auch für IPA-Mitglieder. Info und Anmeldung beim ACE-Info-Service unter 01802/336677 oder unter [www.ace-online.de/sicherheitstraining](http://www.ace-online.de/sicherheitstraining).

## Senioren im Straßenverkehr

Eine Stellungnahme des ADAC

Ältere Menschen stellen unserer Ansicht nach keineswegs eine Problemgruppe im Straßenverkehr dar. Im Gegenteil: Senioren sind nicht so häufig an Unfällen mit Personenschäden beteiligt, wie andere Altersgruppen.

Nach Ansicht des ADAC gibt es deshalb keinen Grund, spezielle gesetzliche Regelungen für ältere Führerschein-Besitzer einzuführen. Autofahrer über 65 Jahre sind derzeit lediglich in 9,2 Prozent aller Fälle Verursacher eines Unfalles mit Personenschaden. Bei einem Bevölkerungsanteil von 20 Prozent liegen sie damit weit unter dem Schnitt anderer Altersgruppen. Entscheidend für eine unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht das Lebensalter, sondern neben dem Gesundheitszu-

stand des Fahrers auch die in einem langen Kraftfahrerleben erworbene Fahrroutine. Defizite, die ältere Kraftfahrer im Vergleich zu jüngeren haben können, wirken sich weniger stark aus, als die Art von Defiziten, wie man sie bei jungen Fahrern findet. Die Gruppe der älteren Fahrer verfügt durch ihre langjährige Fahrpraxis über so gute



Kompensationsmöglichkeiten, dass sie Unfälle über das "übliche" Maß hinaus vermeiden kann. Der ADAC empfiehlt seit Jahren trotzdem allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für

das Sehvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt.

Gesundheitliche Probleme von Senioren sollten durch umfassende Aufklärung über mögliche Gefahren und durch die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit gelöst werden. Eine pauschale gesetzliche Regelung würde nach Meinung des ADAC dagegen grundlos viele Menschen treffen, die ihr ganzes Berufsleben lang mobil waren und jetzt nicht ohne Grund auf diese Mobilität verzichten wollen.

Der ADAC Berlin-Brandenburg bietet spezielle Sicherheitstrainings für ältere aktive Kraftfahrer an. Informationen erhalten Sie in Berlin unter der Telefonnummer (030) 86 86 0.