

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



Baden-Württemberg

INNENMINISTERIUM

Managementfassung

Managementfassung

1. Wesentliche Ergebnisse der Projektgruppe

- Aufgrund des demographischen Wandels wird die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Seniorenalter deutlich ansteigen. Vor dem Hintergrund einer starken Beteiligung dieser Altersgruppe bei schweren Verkehrsunfällen müssen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit älterer Menschen stärker in den Fokus rücken.
- Neben Maßnahmen zum Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmenden, wie Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende, muss vor dem Hintergrund einer hohen Verursacherquote von Seniorinnen und Senioren auch die realistische Selbsteinschätzung über die eigenen Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr gefördert werden. Sollte die Hemmschwelle zur Abgabe des Führerscheins zu hoch sein, ist der Entschluss, für immer auf das Fahren zu verzichten (symbolisiert z.B. durch den Verkauf des Autos), ein gleichwertiger Schritt. Hierbei können die Angehörigen eine große Rolle spielen.
- Bislang existieren bereits umfangreiche verkehrspräventive Aktionen und Projekte zur Verbesserung der Sicherheit von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr. Der Bekanntheitsgrad dieser Aktionen und Projekte muss gesteigert werden.
- Durch eine breite Öffentlichkeitskampagne mit geeigneter Ansprache, welche neben Internetveröffentlichungen auch über Radio, Fernsehen, Printmedien und Veranstaltungen erfolgt, kann die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren besser erreicht und über bereits bestehende Aktionen und Projekte informiert werden.
- Darüber hinaus müssen ebenso Mobilitätsformen für die „Zeit nach dem Auto“ berücksichtigt werden. Eine altersangepasste Gestaltung des Verkehrsraumes und des ÖPNV muss daher weiter vorangetrieben werden.

2. Maßnahmenempfehlungen

2.1. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Führen eines Pkw

- Ablehnung verpflichtender „Fahreignungschecks“.
- Steigerung des Bekanntheitsgrads des bestehenden Angebots an freiwilligen Fahreignungsberatungen.
- Einführung verpflichtender Sehtests für alle Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber, unabhängig vom Alter.
- Durchführung freiwilliger Fahrtüchtigkeitsuntersuchungen bzw. -beratungen durch die Ärztin bzw. den Arzt des Vertrauens.
- Unterstützung von Konzepten zur freiwilligen Rückgabe des Führerscheins.
- Aufnahme von Übungen zur sicheren Handhabung von Fahrassistenzsystemen in die bereits angebotenen Fahrsicherheitstrainings verschiedener Institutionen.

2.2. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr

- Ablehnung einer allgemeinen Helmtragepflicht, aber Förderung des Helmtragens.
- Gezielte Ausweitung des Fahrradhelmprojekts „Schütze Dein BESTES“ auf die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren.
- Förderung der Akzeptanz alternativer und seniorengerechter Fortbewegungsmittel (Dreiräder).
- Erweiterung des Angebots an Fahrradfahrtrainings für ältere Menschen.
- Übertragung von Inhalten der Radfahrausbildung an Schulen auf die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren.

2.3. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fußgängerverkehr

- Seniorengerechte Gestaltung des Verkehrsraumes.
- Sensibilisierung der Planungsverantwortlichen für die Anforderungen und Bedürfnisse älterer Fußgängerinnen und Fußgänger durch „Fußverkehrs-Checks“.

- Übernahme bekannter Modelle aus dem Schülerverkehr für Seniorinnen und Senioren; Adaption der bestehenden Aktion „Sicherer Schulweg“ auf die Zielgruppe der älteren Menschen.
- Berücksichtigung der Belange von Seniorinnen und Senioren bei der Durchführung von Verkehrsschauen.
- Stärkere Überwachung des ruhenden Verkehrs.

2.4. Allgemeine Maßnahmen

- Intensivierung des Präventionsprojekts „Sicher fit unterwegs“ auf örtlicher Ebene.
- Sicherstellung einer aktiven gesellschaftlichen Teilhabe von Seniorinnen und Senioren auch bei einem Verzicht auf Kraftfahrzeuge.
- Bau und Ausbau des öffentlichen Personen-Nahverkehrs mit gleichzeitig barrierefreiem Zugang.
- Berücksichtigung der Bedarfe von Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen am ÖPNV bereits bei der Planung.
- Durchführung einer Öffentlichkeitskampagne, um die Zielgruppe bestmöglichst zu erreichen.

Projektgruppenbericht

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung / Auftrag	1
2. Einrichtung der Projektgruppe.....	2
3. Ziel der Projektgruppe	3
4. Sitzungen der Projektgruppe	3
5. Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren / Kernaussagen zur Unfallbilanz	4
6. Bestehende Präventionsprojekte der Projektgruppenmitglieder.....	6
6.1. <i>Mobilitätsverbände</i>	6
6.2. <i>Berufsverbände</i>	7
6.3. <i>Öffentliche Berufsvertretungen</i>	8
6.4. <i>Landesseniorenrat</i>	9
6.5. <i>Landesverkehrswacht</i>	9
6.6. <i>Kirchliche Träger</i>	9
6.7. <i>Landesprojekte</i>	10
6.7.1. <i>Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg</i>	10
6.7.2. <i>Ministerium für Verkehr und Infrastruktur</i>	11
6.7.3. <i>Innenministerium</i>	11
7. Empfehlungen der Projektgruppe.....	14
7.1. <i>Präambel</i>	14
7.2. <i>Empfehlungen</i>	14
7.2.1. <i>Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Führen eines Pkw</i>	14
7.2.2. <i>Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr</i>	18
7.2.3. <i>Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fußgängerverkehr</i>	19
7.2.4. <i>Allgemeine Maßnahmen</i>	20
8. Zusammenfassung.....	23

Anlage: **Unfallbilanz Seniorinnen und Senioren 2014**

1. Einleitung / Auftrag

Im Juli 2013 verabschiedete die baden-württembergische Landesregierung das „Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg“ mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit durch eine Reduzierung der Anzahl der getöteten und verletzten Personen zu verbessern. Dem Leitgedanken eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte („Vision Zero“) folgend, soll eine Reduzierung der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen um 40 Prozent bis 2020 erreicht werden. Hierfür werden im Verkehrssicherheitskonzept 90 Maßnahmen in vier Schlüsselbereichen definiert:

- technische und bauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung,
- die Überwachung der Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften sowie
- zielgruppenspezifische Maßnahmen.

Im Fokus der zielgruppenspezifischen Maßnahmen steht neben stark unfallbelasteten Risikogruppen der Schutz der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Mit Blick auf die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren sieht die Maßnahme Nr. 56 des Verkehrssicherheitskonzepts die Bildung einer Arbeitsgruppe „Mobilität von Seniorinnen und Senioren“ durch das Innenministerium und Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowie weiteren Akteuren vor. Zusätzlich soll bei der künftigen Präventionsarbeit ein weiterer Schwerpunkt auf die Mobilität dieser Zielgruppe gesetzt werden.

Seniorinnen und Senioren im Sinne der Verkehrsunfallstatistik sind Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aller Beteiligungsarten im Alter von 65 Jahren und älter. In Anbetracht der demographischen Entwicklung und einer zunehmend hohen Mobilität älterer Menschen

*Verkehrssicherheitskonzept
Baden-Württemberg:
40 Prozent weniger Verkehrstote
bis 2020.*

*Seniorinnen und Senioren im
Sinne der Verkehrsunfallstatistik
sind Verkehrsteilnehmerinnen
und Verkehrsteilnehmer
aller Beteiligungsarten im Alter
von 65 Jahren und älter*

muss dieser Altersgruppe eine größere Aufmerksamkeit beigemessen werden. Der Anteil der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung steigt. Gerade im ländlich strukturierten Raum wird aufgrund von Abwanderungsbewegungen junger Menschen eine stärkere Verschiebung der Altersstruktur hin zu einem höheren Altersdurchschnitt erwartet. Hinzu kommt, dass die Zahl älterer Menschen mit Fahrerlaubnis kontinuierlich ansteigen wird. Laut Forschungen der Bundesanstalt für Straßenwesen¹ sollen im Jahr 2025 etwa 80 Prozent der 80-jährigen Frauen und 100 Prozent der 80-jährigen Männer eine Fahrerlaubnis besitzen.

2025 besitzen etwa 80 Prozent der 80-jährigen Frauen und 100 Prozent der 80-jährigen Männer eine Fahrerlaubnis.

2. Einrichtung der Projektgruppe

Unter der Federführung des Innenministeriums - Landespolizeipräsidium - wurde im Juli 2013 die Projektgruppe „Mobilität im Alter“ eingerichtet.

An dieser nahmen teil:

- Innenministerium Baden-Württemberg
 - Landespolizeipräsidium -,
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg,
- Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg,
- Landeskriminalamt Baden-Württemberg, Zentralstelle Prävention,
- Landesseniorenrat Baden-Württemberg e.V.,
- Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Senioren der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR,
- Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.,
- Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V.,

¹ *Forschung kompakt 03/14*, Bundesanstalt für Straßenwesen

- ADAC Württemberg e.V.,
- ACE Auto Club Europa e.V.,
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD),
- Landesärztekammer Baden-Württemberg,
- Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg,
- Evangelische Landeskirche Württemberg.

3. Ziel der Projektgruppe

Ziel der Projektgruppe war die Erstellung von Empfehlungen zur nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr bei gleichzeitigem Erhalt einer hohen Mobilität im Alter. Durch die Zusammensetzung der Projektgruppe sollten möglichst viele Organisationen, die sich mit den Lebensbedingungen älterer Menschen befassen, eingebunden werden. Hierdurch stand allen Beteiligten eine umfangreiche Sachkunde zur Verfügung.

*Ziel:
Nachhaltige Verbesserung der
Verkehrssicherheit von Seniorinnen
und Senioren bei gleichzeitigem
Erhalt einer hohen
Mobilität im Alter.*

4. Sitzungen der Projektgruppe

Die Projektgruppe kam insgesamt zu drei Sitzungsterminen zusammen. Diese fanden am 17. Juli 2013, 24. Oktober 2013 und 13. August 2014 statt.

In der ersten Sitzung wurden die bestehenden Projekte der Projektgruppenmitglieder sowie die Verkehrsunfalllage vorgestellt. Hierbei wurde ein Schwerpunkt auf Seniorinnen und Senioren als Pkw-Führerinnen und -Führer gelegt.

In der zweiten Sitzung am 24. Oktober 2013 wurde zunächst durch das Innenministerium die allgemeine Unfalllage 2013 mit Fokus auf den Rad- und Fußgängerverkehr

dargestellt. Hierbei wurde festgestellt, dass Seniorinnen und Senioren in den Verkehrsbeteiligungen „Radfahrerinnen und Radfahrer“ sowie „Fußgängerinnen und Fußgänger“ in besonderem Maße unfallauffällig sind. Im Anschluss diskutierte die Projektgruppe mögliche Interventions- und Präventionsansätze zur Reduzierung dieser Verkehrsunfallbelastung.

Bei der abschließenden Sitzung am 13. August 2014 wurden die Struktur des Projektgruppenberichtes und die Maßnahmenempfehlungen festgelegt.

5. Mobilitätsverhalten von Seniorinnen und Senioren / Kernaussagen zur Unfallbilanz

Seniorinnen und Senioren, die im Jahr 2014 in einen Verkehrsunfall² verwickelt wurden, waren in 85,7 Prozent der Fälle Pkw-Nutzende, in 5,1 Prozent Radfahrerinnen und Radfahrer und in 3,1 Prozent Fußgängerinnen und Fußgänger. Je schwerer die Unfallfolgen waren, desto größer war der Anteil der ungeschützten Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrrad fahren“ sowie „zu Fuß gehen“.

Bei der Betrachtung dieser landesweiten Eckwerte müssen die starken Unterschiede zwischen städtischen Ballungsräumen und ländlich strukturierten Räumen berücksichtigt werden. In ländlich strukturierten Räumen wird zumeist eine geringere ÖPNV-Anbindung vorgefunden, weshalb Fahrzeuge wie Pkw und Fahrräder zur Aufrechterhaltung der Mobilität eine größere Bedeutung haben als im städtisch strukturierten Raum. Zudem muss bei der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren berücksichtigt werden, dass diese sehr heterogen ist. Der Alterungsprozess verläuft von Mensch zu Mensch unterschiedlich.

Bei der Unfallbilanz von Seniorinnen und Senioren stehen Pkw-Nutzende, Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende im Fokus.

² Verkehrsunfälle mit Sachschaden und Verkehrsunfälle mit Personenschaden ohne Kleinstunfälle

Die Unfallbilanz von Seniorinnen und Senioren stellte sich im Jahr 2014 wie folgt dar:

- Fast ein Drittel der Verkehrstoten (31,1 Prozent; 145 von 466) gehörten der Gruppe der Seniorinnen und Senioren an.
- Bei den getöteten Fußgängerinnen und Fußgängern (22) betrug der Anteil der Seniorinnen und Senioren 40,0 Prozent.
- Bei den getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern (33) betrug der Anteil der Seniorinnen und Senioren 62,3 Prozent.
- Der Anteil der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden lag im Jahr 2014 bei 20,4 Prozent (Bevölkerungsanteil ca. 19,5 Prozent).
- Bei der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren älter als 74 Jahre war ein signifikanter Anstieg der Unfallbeteiligung feststellbar. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2 Prozent gehörten 21,5 Prozent der Verkehrstoten dieser Altersgruppe an.
- Die Verursacherquote der Seniorinnen und Senioren bei tödlichen Verkehrsunfällen betrug 71,4 Prozent.
- Valide Daten zum Unfallgeschehen in Zusammenhang mit der Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) liegen nicht vor. Er wird jedoch als sicheres Verkehrsmittel angesehen.

Eine detaillierte Betrachtung der Unfallbilanz ist der **Anlage** zu entnehmen.

*Jeder dritte Verkehrstote 2014
war im Seniorenalter.*

6. Bestehende Präventionsprojekte der Projektgruppenmitglieder

6.1. *Mobilitätsverbände*

Die vertretenen Mobilitätsverbände ACE Auto Club Europa e.V., ADAC Württemberg e.V., und Verkehrsclub Deutschland e.V. engagieren sich für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine umweltschonende und sichere Mobilität. Im Rahmen zahlreicher verkehrspräventiver Aktionen treten sie für die Interessen aller Verkehrsteilnehmer ein. Mitgliedermagazine und weitere Medien werden als Informationskanäle genutzt.

Der Auto Club Europa e.V. bietet die Vortragsreihe „Ü60! Bleib mobil“ an. Darüber hinaus setzt der ACE Auto Club Europa als Mitglied des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) dessen Programm „sicher mobil“ um. Dabei werden in Baden-Württemberg jährlich bis zu 60 Veranstaltungen durchgeführt. Die Seminarbesucher (erwachsene bzw. ältere Verkehrsteilnehmer) setzen sich hierbei in Gesprächsrunden aktiv mit ihren individuellen Problemen im Straßenverkehr auseinander.

Der ADAC Württemberg e.V. führt Veranstaltungen zur individuellen Mobilität, wie z. B. auch „sicher mobil“, in den Bezirksrathäusern in den Stadtgebieten von Stuttgart zum Thema 50 plus durch. Hierbei werden sämtliche Fragen rund um das Thema „Mobilität im Alter“ beantwortet. Zudem bietet der ADAC in Zusammenarbeit mit dem Fahrlehrerverband Fahr- und Sicherheitstrainings für Seniorinnen und Senioren sowie einen „FahrFitnessCheck“ - ein Programm zur Überprüfung der persönlichen Pkw-Fahrfähigkeit - an.

*ACE:
„Ü60! Bleib mobil“,
„sicher mobil“.*

*ADAC:
„sicher mobil“,
„FahrFitnessCheck“.*

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. führt zum Thema Verkehrssicherheit jährliche Städtechecks durch, welche auch für Seniorinnen und Senioren relevant sind. Des Weiteren führt der Verkehrsclub Deutschland e.V. die Kampagne „Tempo 30“ durch. Eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Anzahl der Geschwindigkeitsunfälle deutlich senken. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit gerade der ungeschützten Verkehrsbeteiligungsarten entschieden verbessert. Darüber hinaus ist der VCD Partner beim Verbundprojekt „Klimaverträglich mobil 60+“. Dieses unterstützt die Zielgruppe 60+ dabei, im Alltag und auf Reisen möglichst klimaverträglich unterwegs zu sein. Hierbei werden durch Informationsveranstaltungen, Beratungen und Aktionen für ältere Menschen offene Fragen zu Themen wie „Mit Bus und Bahn“, „Mit dem Fahrrad“, „Mit dem Auto“ und „Zu Fuß“ thematisiert.

6.2. Berufsverbände

Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V. engagiert sich als Interessensvertretung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer bzw. der Fahrschulen im Land vorrangig in der Fahrausbildung. Über die reine Ausbildung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern hinaus sind die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auch Experten bezüglich der Gefahren im Straßenverkehr. Weiter haben die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer die Möglichkeit – aufgrund ihrer Ausbildung und der technischen Ausstattung ihrer Fahrzeuge – Trainings- und Auffrischungsfahrten im öffentlichen Straßenverkehr anzubieten und durchzuführen. Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V. hat das speziell auf ältere und erfahrene Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer zugeschnittene Programm „FIT IM VERKEHR“ entwickelt und allen Mitgliedsfahrschulen zur

*VCD:
Initiative „Tempo 30“,
„Klimaverträglich mobil 60+“.*

*Fahrlehrerverband:
„FIT IM VERKEHR“.*

Verfügung gestellt. Dieses besteht aus mehreren Einzelbausteinen zu unterschiedlichen Themen (Theorie und Praxis), die teilnehmerorientiert angewandt werden können. Der Fahrlehrerverband bringt sich außerdem als Gründungsmitglied der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR in die Verkehrssicherheitsarbeit ein und bietet darüber hinaus – in Zusammenarbeit mit dem ADAC – der Zielgruppe der älteren Menschen, aber noch aktiven Kraftfahrer einen FahrFitnessCheck an.

6.3. Öffentliche Berufsvertretungen

In der Landesärztekammer Baden-Württemberg sind von Gesetzes wegen alle Ärztinnen und Ärzte sowie in der Kassenärztlichen Vereinigung Baden-Württemberg alle vertragsärztlich tätigen Ärztinnen, Ärzte, Psychotherapeutinnen und Psychotherapeuten zusammengeschlossen. Beide Vertretungen engagieren sich u.a. in Bereichen wie Gesundheitsschutz, Berufsinteressen, Fortbildung, Qualitätssicherung und Prävention. Zudem bieten sie Informationsplattformen für Bürgerinnen und Bürger. Die niedergelassenen Ärztinnen und Ärzte können Probleme hinsichtlich der gesundheitlichen Eignung zum Führen von Fahrzeugen am besten beurteilen und ihre Patientinnen und Patienten entsprechend beraten. Ebenso könnte durch die niedergelassenen Ärztinnen und Ärzte ein Beitrag zur Ausweitung des Angebots an freiwilligen Fahrtauglichkeitsuntersuchungen geleistet werden. Probleme können sich jedoch aufgrund des Vertrauensverhältnisses zwischen Patient und Arzt ergeben.

Landesärztekammer und Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg: Freiwillige Fahrtauglichkeitsuntersuchungen.

6.4. Landesseniorenrat

Der Landesseniorenrat Baden-Württemberg e.V. ist ein Zusammenschluss aus Kreis- und Stadt seniorenräten, Seniorenverbänden sowie Landesseniorenorganisationen und arbeitet als Interessensvertretung dieser Altersgruppe. Eine Aufgabe des Landesseniorenrates ist es hierbei, die Belange dieser Altersgruppe öffentlich einzubringen.

*Landesseniorenrat:
Interessensvertretung älterer
Menschen.*

6.5. Landesverkehrswacht

Die Landesverkehrswacht engagiert sich für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und bietet hierfür verschiedene Programme, Aktionen und Angebote an. Für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren bestehen derzeit unter anderem die Programme „Ältere aktive Kraftfahrer“ und „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“.

*Landesverkehrswacht:
„Ältere aktive Kraftfahrer“,
Ältere Menschen als Fußgänger
im Straßenverkehr“.*

6.6. Kirchliche Träger

Die Evangelische Landeskirche Württemberg repräsentiert die kirchlichen Institutionen mit Einrichtungen wie dem Diakonischen Werk Württemberg. Sie ist hierdurch stark in der Altenpflege und -förderung engagiert. Über das Kompetenznetzwerk „LAGES - Evangelische Senioren in Württemberg“, in dem Delegierte aus allen Kirchenbezirken vertreten sind, setzt sie sich für die Bildung und Teilhabe von Seniorinnen und Senioren ein.

*Evangelische Landeskirche
Württemberg mit Kompetenz-
netzwerk LAGES (Ev. Senioren
Württemberg):
„Teilhabe von Seniorinnen und
Senioren“.*

6.7. Landesprojekte

Das Land Baden-Württemberg verfolgt zur Förderung der Verkehrssicherheit und Mobilität von älteren Menschen einen ressortübergreifenden sowie ganzheitlichen Ansatz. Neben dem „Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg“ wurde im Rahmen des strategischen Ansatzes des Zukunftsplans Gesundheit (Gesundheitsstrategie Baden-Württemberg - Gesundheit in allen Lebensbereichen) das Ziel der Landesregierung formuliert, durch Gesundheitsförderung und Prävention in allen Lebensphasen und Lebenswelten das Auftreten insbesondere chronischer Erkrankungen zu vermeiden bzw. in eine spätere Phase zu verschieben. So soll den Menschen bei zunehmender Lebenserwartung ein Mehr an gesunden Lebensjahren und damit auch ein möglichst langes selbstbestimmtes Leben ermöglicht werden. Hierzu gehört auch die sichere Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr. Über die Förderung der Früherkennung soll erreicht werden, dass sich abzeichnende bzw. eingetretene Erkrankungen möglichst frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Die Kenntnis der Menschen über evtl. gesundheitliche Einschränkungen ist ein weiterer Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr.

6.7.1. Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg

Das Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg vertritt in der Projektgruppe insbesondere die Belange älterer Menschen im Hinblick auf die Erhaltung ihrer Mobilität zur Sicherung ihrer gesellschaftlichen Teilhabe unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Lebenssituationen. Im Rahmen der Umsetzung der „Gesundheitsstrategie Ba-

*Land Baden-Württemberg:
„Verkehrssicherheitskonzept
Baden-Württemberg“,
„Zukunftsplan Gesundheit“.*

den-Württemberg – Gesundheit in allen Lebensbereichen“ setzt sich das Ministerium für die Gestaltung gesundheitsförderlicher Lebenswelten ein. Hierzu zählen auch sichere und seniorengerechte Verkehrswege.

6.7.2. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg ist originär für Angelegenheiten im Straßenverkehr - u.a. Straßenbau und Infrastruktur - zuständig. Hier nutzt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Möglichkeiten zur Schaffung einer barrierefreien Verkehrsinfrastruktur. Eine wichtige Rolle zum Erhalt einer lebenslangen sicheren und eigenständigen Mobilität spielen der Fuß- und Radverkehr. Mit der Einrichtung des Referates 55 - Rad- und Fußverkehr, kommunale Verkehrskonzepte und Bürgerbeteiligung - hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erstmals auf Landesebene eine Zuständigkeit für diese Themen geschaffen.

6.7.3. Innenministerium

Die Polizei Baden-Württemberg ist originär für die Verkehrsüberwachung zuständig. Darüber hinaus bietet die Polizei Baden-Württemberg eine breit aufgestellte Verkehrs- und Kriminalprävention. Durch Präventionsprojekte und -veranstaltungen kann die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren gezielt angesprochen und beraten werden. Zudem steht eine Vielzahl an kriminal- und verkehrspräventiven Medien für die Zielgruppe zur Verfügung, z.B. die vom Programm Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK) herausgegebene Broschüre „Der goldene Herbst“.

Bei der Rolle der Polizei muss berücksichtigt werden, dass sie neben präventiven auch repressive Aufgaben hat. So ist die Polizei gemäß § 2 (12) Straßenverkehrsgesetz (StVG) verpflichtet, festgestellte Mängel, die Zweifel an der Eignung von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zum Führen von Fahrzeugen aufwerfen, an die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden der Stadt- oder Landkreise zu melden. Meldungen dieser Art können verwaltungsrechtliche Fahrerlaubniszüge zur Folge haben. Vor diesem Hintergrund stehen Seniorinnen und Senioren polizeilichen Verkehrspräventionsaktionen aus Angst vor einem möglichen Fahrerlaubniszug mitunter kritisch gegenüber.

Die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Senioren der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR erarbeitet zielgerichtete verkehrspräventive Konzepte für die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren. Die Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR bildet im Allgemeinen Forum und Plattform für eine auf breitem Konsens beruhende Verkehrsunfallprävention in Baden-Württemberg. Durch die Beteiligung zahlreicher Verbände ist eine breite gesellschaftliche Verankerung sichergestellt. Ziele sind, die Anzahl der Verkehrsunfälle im Land zu senken, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das partnerschaftliche Verhalten im Straßenverkehr zu fördern. Mitglieder sind das Innenministerium Baden-Württemberg, die Polizei Baden-Württemberg, der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - Sektionen Württemberg, Nordbaden und Südbaden, die Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V., der ADAC Württemberg, Südbaden und Nordbaden e.V., der Landessportverband Baden-Württemberg e.V., das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport, die

Unfallkasse Baden-Württemberg, die TÜV SÜD AG sowie der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e.V.

Die Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR bietet mit Blick auf Seniorinnen und Senioren folgende Aktionen an:

Die Präventionsaktion „Sicher fit unterwegs“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V., der Polizei Baden-Württemberg und des Landesapothekerverbandes Baden-Württemberg e.V. In einer dreiteiligen Seminarreihe werden die Teilnehmer von Vertretern der Kooperationspartner in Abendveranstaltungen über Neuerungen und Änderungen in der Straßenverkehrsordnung, Risiken von Arzneimitteln im Straßenverkehr sowie über die verantwortungsvolle Medikamenteneinnahme bei altersbedingten Erkrankungen informiert. Empfehlungen für mehr Handlungssicherheit zu Fuß, auf dem Fahrrad oder im Pkw sind ein weiterer Schwerpunkt.

Die Kampagne „Schütze Dein BESTES“ ist ein Projekt mit dem Ziel, schwerwiegende Kopfverletzungen zu vermeiden. Dieser Aktion liegt die Feststellung zugrunde, dass Helme im Ski- und Radsport in den letzten Jahren immer mehr an Akzeptanz gewonnen haben und inzwischen von einem Großteil der Sportler in diesen Bereichen getragen werden. Diesem Ansatz folgend soll durch dieses Projekt die Akzeptanz für Fahrradhelme auch im Individualverkehr gesteigert werden. Zielgruppen sind hierbei neben Kindern und Jugendlichen auch Erwachsene. Im Rahmen von Regionalveranstaltungen sollen die Zielgruppen von der Sinnhaftigkeit und der Schutzwirkung eines Fahrradhelms überzeugt werden.

*GIB ACHT IM VERKEHR:
„Sicher fit unterwegs“.*

A rectangular graphic with a light beige background and a dark red border. It contains the text 'GIB ACHT IM VERKEHR: „Sicher fit unterwegs“.' in a serif font, centered between two horizontal dark red lines.

*GIB ACHT IM VERKEHR:
„Schütze Dein BESTES“.*

A rectangular graphic with a light beige background and a dark red border. It contains the text 'GIB ACHT IM VERKEHR: „Schütze Dein BESTES“.' in a serif font, centered between two horizontal dark red lines.

7. Empfehlungen der Projektgruppe

7.1. Präambel

Grundsätzlich sollen alle Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr darauf ausgerichtet sein, deren Mobilität zu erhalten, zu fördern und zu verbessern. Weiterhin soll eine realistische Selbsteinschätzung über die eigenen Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr gefördert werden. Die ganzheitliche Betrachtung der Lebenswelt älterer Menschen ist Voraussetzung für eine seniorengerechte Verkehrsraumgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Fokus stehen dabei auch Mobilitätsformen für die „Zeit nach dem Auto“.

Bei der aktiven Mobilität ist der gesundheitliche Nutzen körperlicher Bewegung gerade bei Seniorinnen und Senioren ein Vielfaches höher als das Risiko bei einem Verkehrsunfall zu Schaden zu kommen.

7.2. Empfehlungen

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von älteren Menschen sind auf eine breite Basis unter Beteiligung verschiedener Institutionen und Organisationen zu stellen. Auf Basis der Unfalllage und der bereits bestehenden vielfältigen Präventionsmaßnahmen der Projektgruppenmitglieder werden nachfolgende mögliche Interventions- und Präventionsansätze zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei Seniorinnen und Senioren angeregt:

7.2.1. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Führen eines Pkw

Die Projektgruppe ist sich der Bedeutung des eigenen Pkws für die Lebensqualität älterer Menschen bewusst. Nach Auffassung der Projektgruppe soll bei der Prüfung

Mobilität von Seniorinnen und Senioren erhalten und verbessern sowie eine realistische Selbsteinschätzung über die eigenen Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr fördern.

Keine verbindlichen „Fahreignungschecks“; Stärkung der Eigenverantwortung.

der Fahreignung auf die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gesetzt werden. Die Einführung verpflichtender „Fahreignungschecks“ wird abgelehnt.

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Zugleich sollte jedoch das bestehende Angebot an freiwilligen Fahreignungsberatungen besser verbreitet werden. Zur Information über bestehende Angebote und zur Motivation zur Teilnahme ist eine breit angelegte Öffentlichkeitskampagne denkbar.

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Mobilitätsverbände, Fahrlehrerverbände.

Eine Einführung verpflichtender Sehtests für alle Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber, unabhängig vom Alter, dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu bedarf es einer Anpassung geltender bundesrechtlicher Rechtsvorschriften (FeV).

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Die Durchführung freiwilliger Fahrtüchtigkeitsuntersuchungen bzw. -beratungen durch die Ärztin bzw. den Arzt des Vertrauens wird grundsätzlich begrüßt. Die Aufnahme in den Leistungskatalog der Gesetzlichen Krankenversicherungen (Bundesrecht) wurde diskutiert. Da es sich hierbei im Ergebnis um eine sogenannte versicherungsfremde Leistung handeln würde, die nicht vom Versicherungszweck der Gesetzlichen Krankenversicherung umfasst ist, wird diese Überlegung nicht weiter verfolgt. Darüber hinaus gehende denkbare Maßnahmen zur Förderung solcher Untersuchungen bedürfen der weiteren Prüfung. Bereits der bestehende Leistungskatalog bietet genügend Möglichkeiten für die entsprechende ärztliche Be-

Bekanntheitsgrad bestehender Präventionsprojekte durch eine Öffentlichkeitskampagne steigern.

Einführung verpflichtender Sehtests für alle Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber.

Durchführung freiwilliger Fahrtüchtigkeitsuntersuchungen bzw. -beratungen durch die Ärztin bzw. den Arzt des Vertrauens.

ratung. Das Fortbildungsangebot ist gegebenenfalls anzupassen.

Zuständig: Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren, Landesärztekammer und Kassenärztliche Vereinigung.

Einen Anreiz für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel kann das Angebot einer kostenlosen ÖPNV-Jahreskarte bei Rückgabe des Führerscheins darstellen. Einzelne Kommunen und / oder Verkehrsverbände haben entsprechende Programme aufgelegt. Die Zuständigkeit liegt bei den kommunalen Aufgabenträgern.

Zuständig: Kommunale Aufgabenträger und Verkehrsverbände.

Es wurde ausführlich diskutiert, ob eine bessere Kennzeichnung von Medikamenten (z.B. durch einen Warnhinweis wegen möglicher Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit) empfohlen werden sollte. Das zuständige Ministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren Baden-Württemberg hat hierzu ausgeführt, dass die Kennzeichnung von Arzneimitteln bzw. die Inhalte der Packungsbeilage jeweils Bestandteile der Zulassung durch die Arzneimittelzulassungsbehörde sind. Bei einer Ergänzung der Packungsaufschrift und der Packungsbeilage um einen entsprechenden Warnhinweis müsste das Medikament erneut das gesamte gesetzlich vorgeschriebene Zulassungsverfahren durchlaufen. Auch europarechtliche Aspekte müssten in diesem Zusammenhang geprüft werden. Gewichtiger als diese Verfahrensaspekte seien jedoch medizinisch-fachliche Gründe: Die Fahrtüchtigkeit eines Menschen hängt von vielen Faktoren ab und wird meist nicht nur durch ein einzelnes Medikament beeinflusst. Gerade ältere Menschen nehmen oft mehrere Medikamente ein, die sich gegenseitig in ihrer Wirkung be-

Unterstützung von Konzepten zur freiwilligen Rückgabe des Führerscheins.

Keine Kennzeichnung von Medikamenten.

einflussen. Je nach körperlicher Konstitution im Allgemeinen, Tagesform (z.B. Müdigkeit/Erschöpfung), und sonstigen Erkrankungen (z.B. Nierenschwäche) der Person können sich Medikamente sehr unterschiedlich auswirken. Letztendlich kann sicherlich nicht in jedem Einzelfall nachgewiesen werden, ob ein Medikament bzw. welches der Medikamente oder welcher andere Faktor Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit einer Person hat.

Von größerer Bedeutung als ein allgemeiner Hinweis auf der Packung ist daher die konkrete ärztliche oder pharmazeutische Beratung der Person im Hinblick auf ihre Verantwortung beim Führen eines Fahrzeugs unter Einfluss von Erkrankung bzw. Medikamenten. Die Projektgruppe hat daher die Überlegung der Kennzeichnung von Medikamenten durch entsprechende Warnhinweise in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit nicht weiter verfolgt.

In der Weiterentwicklung der Fahrassistenzsysteme wird ein bedeutender Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesehen. Diese dürfen im Rahmen ihrer Bedienung die Fahrzeugführenden nicht überfordern. Die Handhabung dieser Systeme sollte in die bereits angebotenen Fahrsicherheitstrainings verschiedener Institutionen aufgenommen werden. Die Projektgruppe ist sich bewusst, dass Fahrassistenzsysteme die allgemeine Fahrtüchtigkeit und damit die Verantwortlichkeit der Fahrzeugführenden nicht ersetzen können.

Zuständig: Mobilitätsverbände.

*Ärztliche oder pharmazeutische
Beratung im Hinblick auf die
Einnahme von Medikamenten
und das Führen von Fahrzeu-
gen.*

*Weiterentwicklung der Fahr-
assistenzsysteme.
Handhabung in bestehende
Fahrtrainings aufnehmen.*

7.2.2. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr

Die Projektgruppe spricht sich für die Förderung des Helmtragens aus. Von der Einführung einer allgemeinen Helmtragepflicht wird hingegen abgeraten.

Zur Förderung des Helmtragens wird das Fahrradhelmprojekt „Schütze Dein BESTES“ gezielt auf die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren ausgeweitet. Hierzu wird das Projekt mit den bestehenden Medien im Laufe des Jahres 2015 weiterentwickelt.

Zuständig: Innenministerium, GIB ACHT IM VERKEHR.

Ein Beitrag zur Verbesserung der Sturzprophylaxe könnte darin liegen, alternative Fortbewegungsmittel, wie beispielsweise altersangepasste Fahrräder mit drei Rädern, bekannter zu machen. Die Projektgruppe spricht sich daher dafür aus, dass die Akzeptanz dieser alternativen Fortbewegungsmittel gefördert werden soll. Ausstellungen zu derartigen Fortbewegungsmitteln könnten beispielsweise als Begleitprogramm bei Veranstaltungen und Messen oder verkaufsoffenen Sonntagen erfolgen.

Zuständig: Innenministerium, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, GIB ACHT IM VERKEHR.

Darüber hinaus sollte das Angebot an Fahrtrainings mit dem Fahrrad für ältere Menschen ausgebaut bzw. erweitert werden. Eine besondere Bedeutung sollte hierbei dem Aspekt der zunehmenden Pedelec- und E-Bike-Nutzung durch ältere Menschen geschenkt werden. Hierfür werden Inhalte der Radfahrausbildung an Schulen altersgerecht auf die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren übertragen.

Förderung des Helmtragens.

Förderung alternativer Fortbewegungsmittel zur Sturzprophylaxe.

Erweiterung des Angebots an Fahrradfahrtrainings für ältere Menschen. Inhalte der Radfahrausbildung altersgerecht für ältere Menschen anbieten.

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Innenministerium, GIB ACHT IM VERKEHR, Mobilitätsverbände.

7.2.3. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fußgängerverkehr

Die Projektgruppe stellte fest, dass es für eine senioren-gerechte Gestaltung des Verkehrsraums einer entsprechenden Wegeplanung bedarf. Hierbei sollten insbesondere Belange wie eine allgemeine Barrierefreiheit, geeignete Ampelschaltungen, gute Sichtverhältnisse, Querungshilfen und Sitzmöglichkeiten berücksichtigt werden. Um eine Sensibilisierung der Planungsverantwortlichen für die Anforderungen und Bedürfnisse insbesondere auch älterer Fußgängerinnen und Fußgänger zu erreichen, werden ab 2015 „Fußverkehrs-Checks“ in den Kommunen angeboten.

Die bestehende Aktion „Sicherer Schulweg“ wird in angepasster Form auf die Zielgruppe der älteren Menschen übertragen.

Zuständig: Innenministerium, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Bei der Durchführung von Verkehrsschauen muss ein Schwerpunkt auch auf die Belange von Seniorinnen und Senioren gelegt werden, damit mögliche verkehrsrelevante Einschränkungen angemessen berücksichtigt werden. Hierfür sind die entsprechenden Vorschriften anzupassen.

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Senioren-gerechte Gestaltung des Verkehrsraums.

Übernahme bekannter Modelle aus dem Schülerverkehr für Seniorinnen und Senioren.

Berücksichtigung der Belange älterer Menschen bei Verkehrsschauen.

Um einen hindernisfreien Verkehrsraum für Fußgängerinnen und Fußgänger gewährleisten zu können, soll der ruhende Verkehr stärker überwacht werden.

Zuständig: Innenministerium, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs.

7.2.4. Allgemeine Maßnahmen

Das Präventionsprojekt „Sicher fit unterwegs“ der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR wird auf örtlicher Ebene intensiviert und modifiziert. Um die Resonanz der Zielgruppe zu erhöhen, können künftig die verschiedenen Bausteine einzeln und in Abhängigkeit des Interesses besucht werden. Zudem wird das Projekt um einen weiteren Baustein ergänzt, bei dem die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Hinweise zur sicheren Nutzung von Elektrofahrrädern erhalten.

Zuständig: Innenministerium, GIB ACHT IM VERKEHR.

Fortsetzung des Projektes „Sicher fit unterwegs“.

Grundsätzlich muss eine aktive gesellschaftliche Teilhabe von Seniorinnen und Senioren auch bei einem Verzicht auf eigene Fahrzeuge sichergestellt werden. Zur Verbesserung bzw. Aufrechterhaltung der Mobilität wird hierfür ein Ausbau des öffentlichen Personen-Nahverkehrs, bei gleichzeitig möglichst barrierefreiem Zugang, angestrebt. Im ländlichen Raum ist dies aufgrund geringerer Anbindungen eine besondere Herausforderung. Dort sollten unter Einbeziehung der Kommunen niederschwellige Angebote zur Erhaltung der Mobilität geschaffen werden, damit den Menschen ein möglichst langes Verbleiben in der eigenen Häuslichkeit ermöglicht wird. Dies gilt im Besonderen auch im Hinblick auf den Zugang zu medizinischen und pflegerischen Versorgungsangeboten.

Zuständig: Städte, Gemeinden und Landkreise.

Niederschwellige Angebote zur Erhaltung der Mobilität.

Der ÖPV/ÖPNV stellt eine wichtige Mobilitätsform für Seniorinnen und Senioren, insbesondere für die „Zeit nach dem Auto“, dar. Aufgabenträger des ÖPNV sind die Stadt- und Landkreise. Diese sind zur Aufstellung und regelmäßigen Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes verpflichtet. Die Bedarfe von Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an den ÖPNV sollten bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Hierbei spielen insbesondere die Standortwahl und der Abstand von Haltestellen, das Streckennetz sowie tarifliche Angebote („Senioren-Tickets“) eine entscheidende Rolle.

Zuständig: Kommunale Aufgabenträger bzw. Verkehrsverbände.

Auch über bauordnungsrechtliche Regelungen kann die Mobilität im Alter unterstützt werden. So sieht die Landesbauordnung vor, dass fortan mehr Wohnungen barrierefrei erreichbar sein müssen. Dabei sind in Gebäuden mit Wohnungen auch Abstellflächen für Gehhilfen zu schaffen. Außerdem wurden die Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr verbessert, in dem eine allgemeine Verpflichtung zur Schaffung ebenerdig zugänglicher und diebstahlsicherer Fahrradabstellplätze beim Neubau baulicher Anlagen gesetzlich festgeschrieben wurde.

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Insgesamt müssen die Belange älterer Menschen stärker im öffentlichen Fokus stehen. Die Präventionsaktivitäten der verschiedenen Projektgruppenmitglieder verdeutlichen, dass bereits eine Vielzahl geeigneter Aktionen vorhanden ist, deren Bekanntheitsgrad bei der Zielgruppe Seniorinnen und Senioren aber noch weiter ausgebaut werden muss. Deshalb bedarf es einer breit aufgestellten Öffentlichkeitskampagne. Hierbei muss darauf geachtet

*Seniorenrechtliche Gestaltung
des ÖPV/ÖPNV.*

*Breit angelegte Öffentlichkeits-
kampagne.*

werden, dass die Zielgruppe bestmöglichst erreicht wird. Eine seniorenrechtliche Ansprache über Radio, Fernsehen, Printmedien und Veranstaltungen sollte daher reinen Internetpublikationen vorgezogen werden, zu denen vor allem ältere Seniorinnen und Senioren oft noch keinen Zugang haben.

Zuständig: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Innenministerium, Mobilitätsverbände.

8. Zusammenfassung

Aufgrund des demographischen Wandels wird die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Seniorenalter deutlich ansteigen. Vor dem Hintergrund einer starken Belastung dieser Altersgruppe bei schweren Verkehrsunfällen müssen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit älterer Menschen stärker in den Fokus rücken. Neben Maßnahmen zum Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende muss vor dem Hintergrund einer hohen Verursacherquote von Seniorinnen und Senioren auch die realistische Selbsteinschätzung über die eigenen Fähigkeiten zur Teilnahme am Straßenverkehr gefördert werden. Sollte die Hemmschwelle zur Abgabe des Führerscheins zu hoch sein, ist der Entschluss, für immer auf das Fahren zu verzichten (symbolisiert z.B. durch den Verkauf des Autos), ein gleichwertiger Schritt. Hierbei können die Angehörigen eine große Rolle spielen.

Bislang existieren bereits umfangreiche verkehrspräventive Aktionen und Projekte zur Verbesserung der Sicherheit von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr. Der Bekanntheitsgrad dieser Aktionen und Projekte kann jedoch gesteigert werden.

Durch eine breite Öffentlichkeitskampagne mit geeigneter Ansprache über Radio, Fernsehen, Printmedien und Veranstaltungen kann die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren besser erreicht und über bereits bestehende Aktionen sowie Projekte informiert werden.

Darüber hinaus müssen ebenso Mobilitätsformen für die „Zeit nach dem Auto“ berücksichtigt werden. Eine altersangepasste Gestaltung des Verkehrsraumes und des ÖPNV soll daher weiter vorangetrieben werden.

Unfallbilanz

Unfallbilanz Seniorinnen und Senioren 2014

1. Analyse der Verkehrsunfallsituation 2014

1.1. Unfalllage allgemein

Im Jahr 2014 verunglückten auf baden-württembergischen Straßen bei insgesamt 294.616³ Verkehrsunfällen 47.916 Menschen, davon 9.534 schwer und 466 tödlich. Insgesamt war im Vergleich zum Jahr 2013 eine Zunahme der Anzahl der Personenschadensunfälle (+ 3,4 Prozent von 35.283 auf 36.486) sowie der dabei getöteten (+ 0,2 Prozent von 465 auf 466) und verletzten Verkehrsteilnehmenden (+ 3,9 Prozent von 45.681 auf 47.450) zu verzeichnen. 295 der 466 getöteten Verkehrsteilnehmenden (63,3 Prozent) waren hierbei Unfallverursacher. Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden war überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit (19,5 Prozent), gefolgt von unzureichendem Sicherheitsabstand (18,6 Prozent).

Bei der Betrachtung der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter) musste ebenfalls ein Anstieg bei der Anzahl der verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmenden gegenüber dem Vorjahr festgestellt werden. So verunglückten bei 23.774 (2013: 22.909; + 3,8 Prozent) Verkehrsunfällen unter Beteiligung dieser Altersgruppe 9.736 Menschen, davon 5.302 Seniorinnen und Senioren. Hierbei kamen 160 Verkehrsteilnehmende ums Leben (2013: 162). Bei der Anzahl der getöteten Seniorinnen und Senioren musste ein geringer Anstieg von 143 auf 145 festgestellt werden. Tödliche Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren wurden in 71,4 Prozent der Fälle von dieser Altersgruppe verursacht.

Die Hauptunfallursachen bei Seniorenunfällen mit Personenschaden waren in einem Viertel der Fälle (26,0 Prozent) Vorfahrtsverletzungen, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren (16,3 Prozent).

³ Verkehrsunfälle mit Personenschaden, Verkehrsunfälle mit Sachschaden und sog. Kleinstunfälle.

In der Langzeitbetrachtung der tödlich verunglückten Seniorinnen und Senioren ist feststellbar, dass die Anzahl seit 2012 kontinuierlich anstieg.

1.2. Seniorinnen und Senioren als Pkw-Nutzer

Im Jahr 2014 ereigneten sich insgesamt 110.009 Verkehrsunfälle⁴ unter Beteiligung von mindestens einem Pkw. Hierbei kamen 322 Menschen ums Leben, darunter 209 Pkw-Nutzende⁵. Seniorinnen und Senioren waren insgesamt an 20.859 Pkw-Unfällen beteiligt. Dies entspricht einem Anteil von 19,0 Prozent. Hierbei verloren im vergangenen Jahr 72 Seniorinnen und Senioren ihr Leben. Dies entspricht einem Anteil von 34,5 Prozent an der Gesamtzahl der getöteten Pkw-Nutzenden. Somit gehörte jeder dritte getötete Pkw-Nutzende dieser Altersgruppe an, obwohl Seniorinnen und Senioren an weniger als jedem fünften Pkw-Unfall beteiligt waren.

Pkw-Unfälle mit Seniorenbeteiligung wurden in 63,0 Prozent der Fälle durch diese verursacht. Bei tödlichen Pkw-Unfällen mit Beteiligung der Altersgruppe Seniorinnen und Senioren wurden 83,0 Prozent von diesen verursacht.

1.3. Seniorinnen und Senioren als Radfahrerinnen und Radfahrer

Bei insgesamt 9.621 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrenden verunglückten im Jahr 2014 8.247 Radfahrerinnen und Radfahrer, davon 53 tödlich. Die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren war mit 1.535 Fahrradunfällen an 16,0 Prozent aller Fahrradunfälle beteiligt. Hierbei verunglückten 1.416 fahrradfahrende Seniorinnen und Senioren, davon 33 tödlich. Somit gehörten 62,3 Prozent der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer dieser Altersgruppe an.

Bei der Betrachtung der Unfalldaten der Jahre 2010 bis 2014 konnte festgestellt werden, dass die Anzahl der Pedelec-Unfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe kontinuierlich anstieg. Sieben von elf getöteten Pedelec-Nutzenden waren im Seniorenalter. Ein Fünftel der insgesamt 33 getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer im Seniorenalter nutzte somit ein Pedelec. Mit einer weiteren Verbreitung von Pedelecs bei dieser Altersgruppe ist zu rechnen.

⁴ Kleinstunfälle nicht berücksichtigt

⁵ Pkw-Nutzer: Fahrzeugführer und Mitfahrer

1.4 Seniorinnen und Senioren als Fußgängerinnen und Fußgänger

Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 4.152 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern verzeichnet. An 19,2 Prozent dieser Verkehrsunfälle waren Seniorinnen und Senioren beteiligt. Unter den insgesamt 3.528 verunglückten Fußgängerinnen und Fußgängern befanden sich 761 ältere Menschen. Der Anteil der hierbei getöteten Seniorinnen und Senioren als Fußgängerinnen und Fußgänger betrug 40 Prozent (22 von 55). Sieben von 22 tödlich Verunglückten verursachten hierbei den Unfall selbst.

1.5 Seniorinnen und Senioren als Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer

Im Jahr 2014 verunglückten fünf Senioren mit einem Motorrad tödlich. Der Anteil der Motorradunfälle am Gesamtunfallaufkommen von Seniorinnen und Senioren betrug lediglich 0,9 Prozent. Die Unfallbelastung kann in den kommenden Jahren jedoch zunehmen.

1.6 Öffentlicher Personenverkehr

Valide Daten zum Unfallgeschehen im Zusammenhang mit der Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) liegen nicht vor.

2 Bewertung der Unfalllage durch die Projektgruppe

Im Jahr 2014 war die Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren an 8,1 Prozent der Gesamtunfälle beteiligt. Ihr Anteil an den Sachschadensunfällen betrug 6,3 Prozent. Der Anteil der Altersgruppe Seniorinnen und Senioren an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden lag im Jahr 2014 bei 20,4 Prozent. In Anbetracht des Bevölkerungsanteils von ca. 19,5 Prozent scheint dies nicht in besonderem Maße auffällig, allerdings waren die Folgen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden für Seniorinnen und Senioren dramatischer als für Verkehrsteilnehmende anderer Altersgruppen.

Während im Jahr 2014 der Anteil der Seniorinnen und Senioren an allen leichtverletzten Verkehrsteilnehmenden bei 9,7 Prozent lag, betrug dieser Anteil bei den Schwerverletzten 15,7 Prozent und bei den Getöteten sogar 31,1 Prozent. Somit gehörte fast ein Drittel der Verkehrstoten in Baden-Württemberg der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren an. Bei der Gruppe der 75-jährigen und älter (75+)

war darüber hinaus ein signifikanter Anstieg feststellbar. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2 Prozent gehörten 21,5 Prozent der Verkehrstoten dieser Altersgruppe an und mit einem Anteil von 69,0 Prozent war der Großteil der getöteten Seniorinnen und Senioren 75 Jahre oder älter.

Bei einem Vergleich der Altersgruppe „Junge Fahrer“ mit Seniorinnen und Senioren über 74 Jahre wird dies noch deutlicher. Junge Fahrer waren bei einem annähernd gleichen Bevölkerungsanteil von ca. neun Prozent an beinahe dreimal so vielen Personenschadensunfällen beteiligt wie Seniorinnen und Senioren über 74 Jahre. Dennoch verunglückten insgesamt mehr Seniorinnen und Senioren der Altersgruppe 75+ als Junge Fahrer tödlich (2014: 100 getötete Seniorinnen und Senioren 75+ gegenüber 75 getöteten Jungen Fahrern). Die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, war für Seniorinnen und Senioren über 74 Jahren somit deutlich größer als für Junge Fahrer.

Bei der Analyse der Verursacherquote fiel auf, dass Unfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren überwiegend von diesen verursacht wurden. So betrug die Verursacherquote von Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen mit Sachschaden 62,5 Prozent und bei Personenschadensunfällen 62,4 Prozent. Bei tödlichen Seniorenunfällen waren sie in 71,4 Prozent der Fälle Unfallverursacher. Seniorinnen und Senioren, die bei einem Verkehrsunfall getötet wurden, haben diesen in 66,9 Prozent der Fälle selbst verursacht.

Bei der Betrachtung der Ursachen von Seniorenunfällen mit Personenschaden waren starke Unterschiede in der Verteilung der Hauptunfallursachen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung erkennbar. Während insgesamt 38,5 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf die Ursachen Geschwindigkeit und Abstand zurückzuführen waren, hatten diese Ursachen bei Seniorenunfällen mit Personenschaden zusammen einen Anteil von 23,2 Prozent und waren insgesamt dritt- bzw. vierthäufigste Ursache. Der größte Teil der Seniorenunfälle mit Personenschaden wurde dagegen durch Vorfahrtsverletzungen (26,0 Prozent) und Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren (16,3 Prozent) verursacht. In der Gesamtschau aller Altersgruppen wurden Verkehrsunfälle mit Personenschaden somit überwiegend durch Fehlverhalten verursacht, welches grundsätzlich auf Leichtsinns und Selbstüberschätzung zurückgeführt werden kann. Bei der Altersgruppe Seniorinnen

und Senioren überwog hingegen unfallspezifisches Fehlverhalten, welches auf eine teilweise Überforderung in komplexen Verkehrssituationen schließen lässt, zugleich aber auch für eine vorsichtigeren und langsamere Fahrweise spricht.

Eine besondere Gefährdung der Seniorinnen und Senioren konnte bei den sog. ungeschützten Verkehrsbeteiligungsarten als Radfahrerinnen und Radfahrer sowie als Fußgängerinnen und Fußgänger festgestellt werden. So waren 22 der 55 getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger (Anteil: 40,0 Prozent) und 33 der 53 getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer (Anteil: 62,3 Prozent) Seniorinnen und Senioren. Forschungen der Bundesanstalt für Straßenwesen⁶ hinsichtlich des Helmtrageverhaltens ergaben, dass im Jahr 2013 ca. 16 Prozent der fahrrad-fahrenden Seniorinnen und Senioren innerorts einen Fahrradhelm trugen. Es wird prognostiziert, dass die Helmtragequote von Seniorinnen und Senioren in den kommenden Jahren ansteigen wird.

Der Großteil der von Fußgängern verursachten Verkehrsunfälle waren sogenannte Überschreitunfälle, bei denen Fußgänger übersehen werden oder Fußgänger Fahrzeuge übersehen.

Die Projektgruppe vertritt die Auffassung, dass aufgrund der steigenden Vulnerabilität im Alter insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet sind.

Hinsichtlich der Gefährlichkeit der ÖPV-Nutzung liegen keine validen Daten vor. Der ÖPV wird jedoch als sicheres Verkehrsmittel angesehen.

⁶ *Forschung kompakt* 11/14 der Bundesanstalt für Straßenwesen

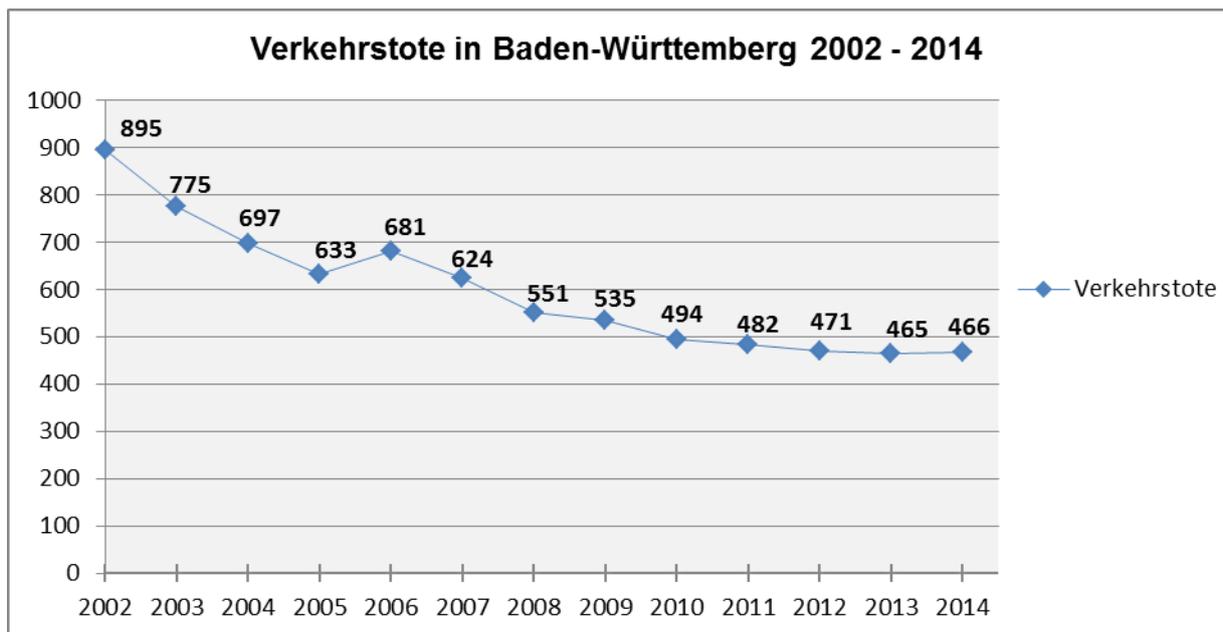
Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass aufgrund der Unfallentwicklung und der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Seniorinnen und Senioren deutlicher Handlungsbedarf besteht. Das Unfallgeschehen bei Seniorinnen und Senioren bedarf jedoch einer differenzierten Betrachtung, um Problemlagen vor Ort erkennen und zielgerichtet angehen zu können.

Anhang:

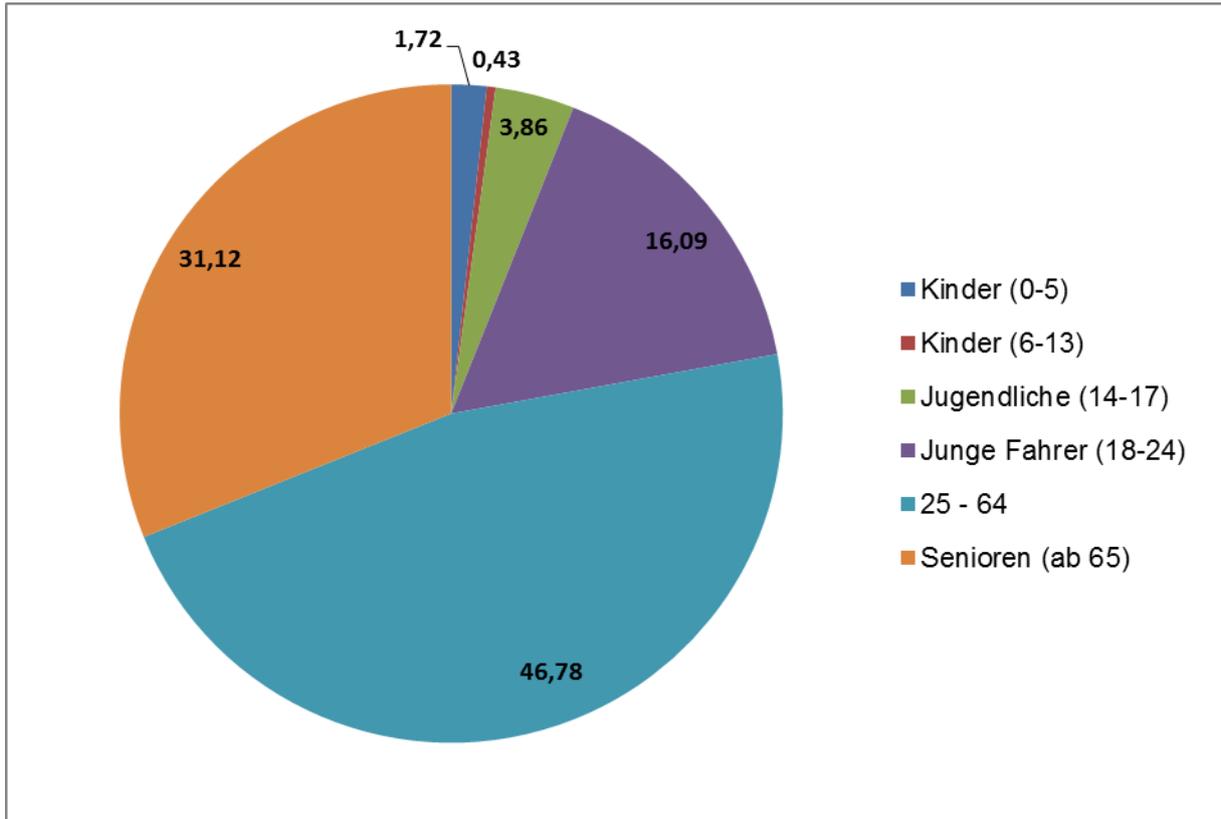
1. Verkehrsunfälle und Verunglückte 2014 gesamt:

Unfälle & Verunglückte	Durchschnitt 2010 -2012	Jan bis Dez 2013	Jan bis Dez 2014	Abweichung
Unfälle insgesamt	280.709	291.568	294.616	1,0%
Unfälle mit Personenschaden	35.474	35.283	36.486	3,4%
Unfälle mit Sachschaden	245.236	256.285	258.130	1%
- davon Aufnahmeblattunfälle	154.347	163.646	167.148	2,1%
Verunglückte Personen gesamt	46.729	46.146	47.916	3,8%
- davon Getötete	482	465	466	0,2%
- davon schwer Verletzte	8.933	9.077	9.534	5,0%
- davon leicht Verletzte	37.313	36.604	37.916	3,6%

2. Entwicklung tödliche Verkehrsunfälle:



3. Verteilung Verkehrstote nach Altersgruppen 2014:



4. Unfallbilanz Seniorinnen und Senioren 2014:

Senioren VU & Folgen	Durchschnitt 2010 -2012	Jan bis Dez 2013	Jan bis Dez 2014	Abweichung
VU-gesamt	21.812	22.909	23.774	3,78
VU-PERS	6.880	7.008	7.433	6,06
VU-SACH	14.932	15.901	16.341	2,77
Getötete	148	162	160	-1,23
Schwerverletzte	2.007	2.074	2.202	6,17
Leichtverletzte	6.864	6.992	7.374	5,46
Getötete Senioren	125	143	145	1,40
Schwerverletzte Senioren	1.410	1.446	1.500	3,73
Leichtverletzte Senioren	3.309	3.402	3.657	7,50

5. Verkehrsbeteiligungen Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen:

Kalenderjahr	2010	2011	2012	2013	2014
Beteiligung - gesamt	22.113	24.160	23.992	24.649	25.682
PKW	18.971	20.674	20.435	21.182	22.008
LKW	443	442	482	95	100
Mot. Zweiradfahrer	343	393	408	351	379
Radfahrer	1.188	1.371	1.288	1.160	1.297
Fußgänger	723	819	840	830	783

6. Verkehrsbeteiligungsarten von Seniorinnen und Senioren nach Unfallfolge 2014:

