

Fit im Auto - Training für sicheres Autofahren für Seniorinnen und Senioren

Ergänzende Hinweise zum Modul 1 (Polizei)

1. Vorbemerkungen zum Seminarprogramm

„Fit im Auto“ (FiA) bietet allen Seniorinnen und Senioren die Möglichkeit, die eigenen Fähigkeiten hinter dem Steuer praktisch zu testen und gemeinsam mit Expertinnen und Experten zu besprechen.

Bin ich in meinem Alter noch geeignet? Bin ich nach der OP / dem Schlaganfall noch/wieder geeignet? Wo habe ich Schwächen? Wie kann ich eventuelle Schwächen ausgleichen?

Diese und weitere Aspekte stehen im Mittelpunkt der Veranstaltung. Mit erlebnis-orientierten Lernformen und praxisnahen Übungen sollen die eigenen Probleme bei der Verkehrsteilnahme aus einer anderen Sicht gesehen und gemeinsam Lösungen gefunden werden. Im Erfahrungsaustausch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer (TN) wird Wissenswertes zu technischen Neuerungen im Auto sowie zu Änderungen in der StVO vermittelt. Tipps für schwierige Verkehrssituationen sind ebenso Bestandteil dieses Seminars.

Für die vortragende Person von der Polizei ist es notwendig, den TN möglichst „auf Augenhöhe“ zu begegnen, Verständnis für ihre individuellen Gegebenheiten zu zeigen und dennoch deutlich zu machen, welche Anforderungen sie im täglichen Straßenverkehr zu bewältigen haben.

Im Theoriepart zu Beginn der Veranstaltung kommt es daher darauf an, die lang-jährige Erfahrung der TN hervorzuheben und dennoch zu unterstreichen, dass sich der Straßenverkehr in den letzten 60 – 70 Jahren verändert hat. **Dazu gehören u.a. die Verkehrsregeln.**

Die TN können hierbei erfahrungsgemäß bereits erkennen, dass viele der Änderungen der letzten Jahre „ihnen unbekannt geblieben sind“. Daher soll das Erfordernis gesteigert werden, sich angemessen fortzubilden. Dies kann in der Folge insbesondere über Vortragsveranstaltungen (Polizei oder Fahrschulen, VHS etc.) oder auch durch den freiwilligen Besuch von Fahrschul-Sonderterminen erfolgen.

Hinweis: Die Seminarzeit reicht regelmäßig nicht aus, um das Verkehrsrecht allumfassend gemeinsam aufzuarbeiten. Daher sind die Hinweise zu Weiterbildungs-

möglichkeiten besonders wichtig. Weitere Bausteine werden von den Fahrsicherheitstrainern und Fahrerlehrern aufgearbeitet.

2. Seminareinstieg

Auf Grund der begrenzt zur Verfügung stehenden Zeit, sollte auf einen strukturierten Gesamtverlauf geachtet werden. Es wird zwingend empfohlen, dass sich alle Moderatoren bereits frühzeitig vor dem Seminartermin untereinander abstimmen und dabei auch die räumlichen Gegebenheiten berücksichtigen. Die organisatorischen Maßnahmen (Überprüfung der Teilnehmerlisten, Gebühr kassieren, etc.) sollten möglichst vor Beginn/Begrüßung abgeschlossen sein.

Der Einstieg in das Seminar mittels des Frage-Plakates (Punktabfrage durch Kleben der Punkte durch die TN) hat sich in der Vergangenheit bewährt und sollte möglichst beibehalten werden. Die TN müssen sich hier gedanklich mit ihrer Fahrpraxis auseinandersetzen, so dass sich hier schon entsprechende Fragen ergeben können.

Während der SHT-Moderator die Anwesenden begrüßt und das Seminar offiziell mit der Vorstellung der anwesenden Verantwortlichen startet, hat der Polizeibeamte/die Polizeibeamtin Gelegenheit, das Einstiegsplakat und die per Klebepunkt beantworteten Fragen auszuwerten.

3. Modul 1 – Erfahrungsaustausch / Neues im Straßenverkehr

Hier übernimmt der Polizeibeamte/die Polizeibeamtin die TN für die nächsten 30 Minuten.

Er/Sie sollte bei der Kurzvorstellung seiner Person deutlich machen, dass es bei dem Seminar darum geht, die Fahreignung möglichst lange zu erhalten. Die Polizei hat hier eine helfende und unterstützende Funktion. Es wird nicht kontrolliert!

Er/Sie sollte erklären, dass die Polizei aktiv in dem Seminar vertreten ist, weil sie in ihrer Aufgabe, das Verkehrsunfallgeschehen unterschiedlicher Zielgruppen zu analysieren, einen guten Einblick in die Unfallursachen der einzelnen Altersgruppen hat. Bei jungen Fahranfängern spielt beispielsweise die mangelnde Erfahrung + Überschätzung regelmäßig eine Rolle. Kommen nun zusätzliche Faktoren (Ablenkung durch Handy, Alkohol, Gruppendruck, Imponiergehabe etc.) hinzu, ist ein Verkehrsunfall meist vorprogrammiert.

Bei älteren Menschen sind deren Auffälligkeiten bei Unfallsituationen grundsätzlich in zwei Situationen einzuteilen: Schwierigkeiten mit „komplexen Verkehrssituationen“ und bei der „räumlichen Wahrnehmung“, wie z.B. beim Ein- und Ausparken oder Rangieren. Ursächlich hierfür ist letztendlich die bei allen Menschen im Alter abnehmende Leistungsfähigkeit des Gehirns. Daher muss jeder für sich Verhaltens-

strategien entwickeln, um eventuelle Mängel zu kompensieren. Das ist zum einen möglich durch Vermeidung bestimmter Verhaltensweisen, wie z.B. das Fahren bei Dunkelheit oder auf unbekannten Straßen, zum anderen aber auch durch das Trainieren bestimmter positiver Fähigkeiten, wie beispielsweise einer richtigen Vollbremsung.

In diesem Zusammenhang ist auch die körperliche Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr und dem Führen von Fahrzeugen als Problem (Frage der Gesundheit) zu benennen. Die Zielgruppe ist hier auf mögliche körperliche Einschränkungen (Wahrnehmung, Beweglichkeit, Reaktionsfähigkeit) - auch in Verbindung mit der Einnahme von Medikamenten - sensibel hinzuweisen. Hier geht es nicht um den erhobenen Zeigefinger, sondern um das Reflektieren der eigenen Konstitution, das Erkennen und den Umgang mit dieser.

Mit dem Stichwort „Nachlassende Fahreignung“ kann der Einstieg in das Frageplakat mit der Punktabfrage erfolgen. Auch wenn die Punkte in jedem Seminar individuell gesetzt werden, so weisen die bisherigen Erfahrungen regelmäßig ein nahezu identisches Bild auf. Siehe dazu Anlage 1 (zu erwartendes Ergebnis bei der Punktabfrage).

Neues im Straßenverkehr

Erfahrungsgemäß stehen zu diesem Zeitpunkt noch maximal 15 Minuten zur Verfügung. Ein „Durchmarsch durch die StVO“ ist nicht möglich, es können nur einzelne Fragen/Themen angesprochen werden. Hier bietet sich an, die Themen aus dem Teilnehmerkreis benennen zu lassen.

Grundsätzlich sollte auf eine Präsentation (PowerPoint) verzichtet werden. Wenn Präsentationstechnik eingesetzt wird, dann lediglich, um Thesen oder Bilder zur Gesprächsanregung zu zeigen. Wichtig ist, dass sich ein Gespräch entwickelt und die TN nicht den Eindruck bekommen, in einem Vortrag zu sitzen.

Ergibt sich keine Diskussion, können die Themen auch vom Polizeibeamten/ von der Polizeibeamtin angesprochen werden. Ausgesprochen gesprächsanregend ist die Frage: „Wie viele Warnwesten muss man in Deutschland im Pkw mitführen?“

Beispielhafte Vorschläge für weitere Themen:

- Ablenkung
- Reißverschlussverfahren
- Bushaltestellen
- Kreisverkehrsplätze
- Blinken
- Abknickende Vorfahrt
- Warnwesten

- grüner Blechpfeil
- Handy
- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Tempo 30 / 20 / Zonen / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Vorfahrt an abgesenkten Bordsteinen
- Parken an abgesenkten Bordsteinen
- Gültigkeit von Fahrerlaubnis/Führerschein
- Gefahrzeichen bedeutet auch, eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit
- Rettungsgasse
- Ladungssicherung / auch Tiere sind Ladung
- Winterausrüstung
- Ablenkung durch Fahrzeugtechnik (Heizung / Lüftung / Glatteiswarner / Parkhilfe ...)
- Radfahrer grundsätzlich auf Fahrbahn
- Kinder bis 8 Jahre (und Begleitung) auf Gehwegen, FG-Zonen etc.
- Beschleunigungs-/Verzögerungsstreifen (Einfädelungs-/Ausfädelungsstreifen)
- Freigabe von Standstreifen BAB
- Radfahrer haben LSA-Fahrzeugverkehr zu beachten
- Vorrang Gegenverkehr an Engstellen
- generelles Überholverbot an der 3-streifigen Bake
- max. 50 km/h bei Nebel - Sichtweite von 50 m
- Mitnahme von Personen im Pkw (Anzahl der Gurte / Sitzplätze)
- Kinderrückhaltesysteme mit Prüfsiegel etc.
- Benutzung des mittleren Fahrstreifen bei 3 oder 5 Fahrstreifen

Wichtig ist, dass die TN individuell für sich erkennen, dass ein Bedarf an weiterer Fortbildung regelmäßig vorhanden sein wird.

Hier sollte ein Hinweis auf weitere Möglichkeiten erfolgen. Diese sind je nach örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich. Möglich sind:

- Vorträge durch die Polizei
- Vorträge durch Mitarbeiter Verkehrsbehörde
- VHS-Kurse
- Fahrschulen

Mit dem anschließenden Praktischen Modul sollte sich der Polizeibeamte/die Polizeibeamtin aus der Veranstaltung zurückziehen.

Anlage1: Erfahrungsgemäß zeigt sich durch die Punktabfrage folgendes Ergebnis

- Mindestens die Hälfte der Teilnehmer ist älter als 70 Jahre und verfügt damit über eine sehr große Fahrerfahrung
- Das wird durch einen hohen Prozentsatz (> 50 %) der TN mit einer Fahrleistung von 1 bis mehr als 2 Mio. Fahrkilometern unterstützt.
- Gibt es Klebepunkte bei einer Lebensfahrleistung von 200.000 km kann man die auf 50 Jahre Fahrpraxis aufteilen und stellt fest, dass hier die jährliche Fahrleistung sehr gering ist. In der Regel outet sich dann eine Teilnehmerin und berichtet, dass bislang überwiegend ihr Ehemann gefahren ist.
- Mit der Anzahl der Verkehrsunfälle kommt die erste Möglichkeit eines intensiven Erfahrungsaustausches. Immer wieder werden Punkte bei „Keine“ gesetzt. Hier bietet es sich an, kurz auszuführen, dass es völlig menschlich ist, hin und wieder Fehler zu machen. Im Straßenverkehr führen Fehler dann auch immer wieder zu Unfällen.
Wer also im Laufe von 50 Jahren in keine Verkehrsunfälle verwickelt wurde, ist entweder nie gefahren oder hat die Frage zu eng ausgelegt.

Die Frage ist bewusst nach der Beteiligung gestellt, nicht nach der Verursachung. Wenn dieser Punkt aufgeklärt ist, melden sich oft ein bis zwei Teilnehmer/innen und berichten, dass sie doch schon einen Verkehrsunfall hatten, aber unverschuldet. Macht nichts, die Klebepunkte bleiben, wo sie sind.

Nun ist der geeignete Zeitpunkt, die Frage zu stellen: „Was ist eigentlich ein Verkehrsunfall?“ Mit der Beantwortung kommt man schnell zum Unterschied des angekratzten eigenen Garagentores zum angekratzten Auto auf dem Nachbarparkplatz des Supermarktes. Zum Abschluss dieser Erörterung sollte in jedem Fall wiederholt werden, dass Fehler menschlich sind und jedem geschehen können. Die Fahreignung wird wegen eines solchen Bagatellschadens nicht überprüft. Wenn man sich aber vom Unfallort entfernt und ermittelt wird, kommt es im Zuge des Strafverfahrens sicherlich dazu. Daher ist es immer besser, für eine Schadensregulierung zu sorgen, notfalls über die Polizei.

- Der Zeitpunkt des letzten Verkehrsunfalles liegt in der Regel länger zurück. Es sind aber auch immer wieder Unfälle gepunktet, die erst vor kurzem geschehen sind.
- Die Frage nach dem Verkehrsunfall ist ebenfalls immer wieder für die Moderation interessant. Trotz der großen Auswahl von möglichen Verkehrsunfällen, gibt es immer wieder bis zu 25 % der Klebepunkte bei „anderer Unfall“. Hier kann man kurz auf die Diskussion zur vorletzten Frage verweisen. Wenn sich einzelne Teilnehmer outen und ihren Verkehrsunfall schildern, bieten sich immer wieder interessante Anknüpfungspunkte zum folgenden Themenbereich.