



„sicher mobil“ Handbuch für Moderierende

Basisprogramm für ältere Menschen
im Straßenverkehr



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages





Liebe Moderatorinnen und Moderatoren, liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität ist ein entscheidender Faktor für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Der demografische Wandel und die stetige Alterung der Gesellschaft stellen die Verkehrssicherheit vor neue Herausforderungen. Das Auto hat in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Wer (auto-) mobil ist, ist unabhängig und kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Mobilität bezieht sich allerdings nicht nur auf die Nutzung eines Pkw, sondern auch auf die Möglichkeiten, die einer Person darüber hinaus noch zur Fortbewegung zur Verfügung stehen. Dazu zählen u. a. auch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder das Zurücklegen von Wegen zu Fuß oder mit dem Rad. Gerade ältere Menschen sind längst nicht nur auf das Auto fixiert. Das Fahrrad oder die neue Generation von Fahrrädern mit Tretunterstützung, sogenannte Pedelecs, erfreuen sich einer immer größeren Beliebtheit in dieser Altersgruppe. Insbesondere die Nutzung von Pedelecs durch ältere Menschen birgt für die Verkehrssicherheit aber auch neue Herausforderungen.

Um eine sichere Mobilität für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer möglichst lange zu gewährleisten, wurde das Programm „sicher mobil“, mittlerweile in der zweiten Auflage, entwickelt. Es richtet sich folglich nicht nur an Autofahrerinnen und Autofahrer oder Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, sondern an alle aktiven Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, also auch an zu Fuß Gehende und ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer. „sicher mobil“ ist ein Veranstaltungsformat, das in Modulen aufgebaut ist. Da die einzelnen Module alle für sich allein stehen, können die Veranstaltungen auch einzeln besucht werden. Die Veranstaltungen besitzen eigens für das jeweilige Modul konzipierte Ziele, die zu erreichen sind.

Das vorliegende Handbuch ist thematisch in zwei Teile aufgeteilt:

- I. Theoretische Grundlagen**
- II. Das Programm „sicher mobil“**

Teil I beinhaltet alle für die vorliegenden Module benötigten inhaltlichen Grundlagen – unter anderem eine Beschreibung der Zielgruppe, aktuelle statistische Auswertungen von Unfallzahlen aus dem Jahr 2017 sowie Informationen zu Pedelecs und Fahrerassistenzsystemen. Teil II umfasst das eigentliche Programm, bestehend aus Konzeptdarstellung, einer methodisch-didaktischen Beschreibung und dem Kern, d.h. den sechs Veranstaltungsbeispielen. Die Veranstaltungsbeispiele gliedern sich in eine Modulbeschreibung, in die zu erreichenden Kompetenzen sowie in die Verlaufspläne in tabellarischer Form. Zusatzunterlagen wie Bilder von Verkehrssituationen, Visualisierungsvorschläge sowie Arbeitsaufträge für Gruppenarbeiten runden die Module ab. Zu jedem Modul finden Sie zwei der Bilder zudem als herausnehmbare Seiten im Umschlag des Handbuchs.

Entscheidend für das Gelingen einer „sicher mobil“-Veranstaltung ist aber natürlich nicht nur der Umgang mit dem vorliegenden Handbuch, sondern wie Sie als Moderatorin oder Moderator mit ihren zukünftigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern arbeiten. Ihr Engagement ist der Schlüssel, der den Ausgang jeder Veranstaltung bestimmt, und viel mehr noch: Es ist ein entscheidender Faktor, der zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen kann.

Wir wünschen Ihnen ein gutes Gelingen, erfolgreiche und interessante Veranstaltungen.

Ihr „sicher mobil“-Team

Inhalt

I. Theoretische Grundlagen	8
1. Einführung.....	9
2. Ältere Menschen im Straßenverkehr.....	10
2.1. Demografische Entwicklung	10
2.2. Mobilität älterer Menschen	11
2.3. Verkehrsrelevante Einschränkungen.....	14
2.4. Alterstypische Erkrankungen, Medikamente und Multimedikation.....	18
3. Ältere Menschen als Fußgängerinnen und Fußgänger	24
3.1. Unfallbeteiligung von älteren Menschen als Fußgängerinnen und Fußgänger.....	24
3.2. Sicherheitsrelevantes Verhalten fördern.....	24
4. Ältere Menschen als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende.....	26
4.1. Unfallbeteiligung von älteren Menschen als Fahrrad und Pedelec-Fahrende	26
4.2. Besonderheiten des Pedelecs	28
4.3. Sicherheitsrelevantes Verhalten fördern.....	30
5. Ältere Menschen als Autofahrende.....	33
5.1. Unfallbeteiligung von älteren Menschen als Autofahrerinnen und Autofahrer	33
5.2. Kompensationsmechanismen.....	36
5.3. Sicherheitsrelevantes Verhalten fördern.....	37
5.4. Fahrerassistenzsysteme	37
6. Emotionen und Gefühle.....	40
7. Mythen im Straßenverkehr	42
Tabellenverzeichnis	46
Abbildungsverzeichnis.....	46
Literaturverzeichnis	48

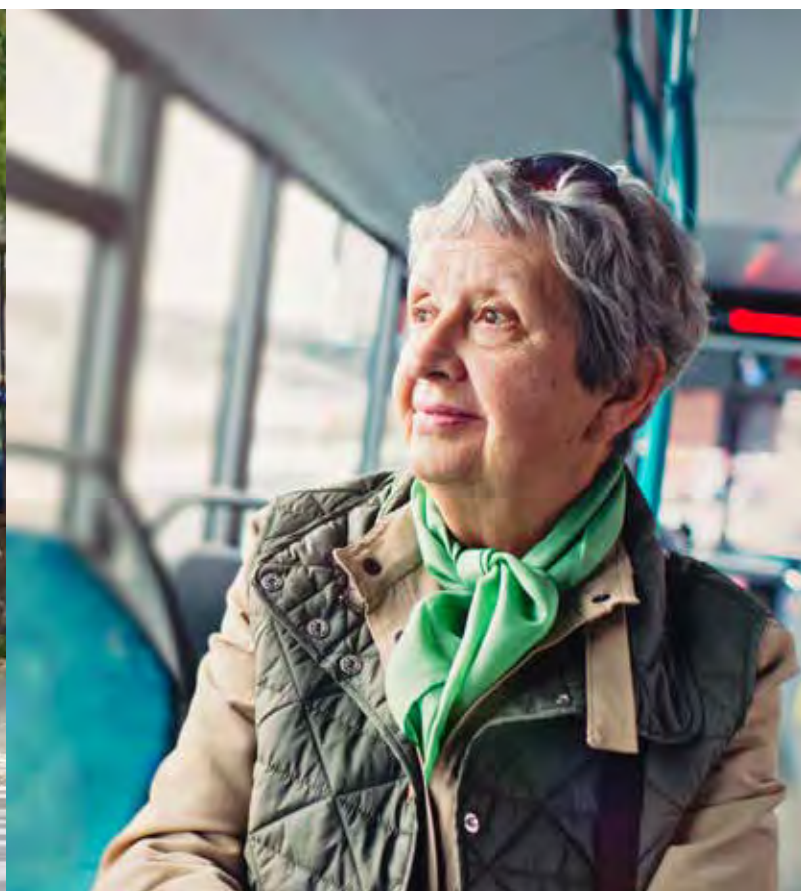
II. Das Programm „sicher mobil“50

1. Vorstellung des Programms	51
1.1. Zielsetzung des Programms	51
1.2. Zielgruppe.....	51
1.3. Konzept.....	51
2. Methoden und Medien.....	55
2.1. Methoden	55
2.1.1. Moderation.....	55
2.1.2. Fragen und fragend entwickeln	56
2.1.3. Zurufsammlung	57
2.1.4. Gruppenarbeit.....	58
2.1.5. Visualisierung von Inhalten	59
2.1.6. Veranschaulichung von Inhalten	59
2.1.7. Punktabfragen und Bewertungen	59
2.1.8. Blitzlicht.....	60
2.1.9. Verkehrssicherheitsbotschaften	60
2.2. Medien	60
2.2.1. Moderationskarten	60
2.2.2. Flipchart.....	61
3. Darstellung der Module	62
3.1. Modul: Fußgängerinnen und Fußgänger	62
3.1.1. Modulbeschreibung	63
3.1.2. Kompetenzziele	63
3.1.3. Ablaufplan.....	64
3.1.4. Zusatzunterlagen.....	69
3.2. Modul: Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer	80
3.2.1. Modulbeschreibung	81
3.2.2. Kompetenzziele	81
3.2.3. Ablaufplan.....	82
3.2.4. Das verkehrssichere Fahrrad: Auf die Ausstattung kommt's an.....	88
3.2.5. Zusatzunterlagen.....	90
3.3. Modul: ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer.....	100
3.3.1. Modulbeschreibung	101
3.3.2. Kompetenzziele	101
3.3.3. Ablaufplan.....	102
3.3.4. Zusatzunterlagen.....	108
3.4. Modul: Autofahrerinnen und Autofahrer – in der Stadt.....	118
3.4.1. Modulbeschreibung	119
3.4.2. Kompetenzziele	119
3.4.3. Ablaufplan.....	120
3.4.4. Zusatzunterlagen.....	126

3.5. Modul: Autofahrerinnen und Autofahrer – höhere Geschwindigkeiten (Landstraße und Autobahn)	132
3.5.1. Modulbeschreibung	133
3.5.2. Kompetenzziele	133
3.5.3. Ablaufplan	134
3.5.4. Zusatzunterlagen	141
3.6. Modul: Autofahrerinnen und Autofahrer – Dunkelheit, Wind und Wetter	148
3.6.1. Modulbeschreibung	149
3.6.2. Kompetenzziele	149
3.6.3. Ablaufplan	150
3.6.4. Zusatzunterlagen	154
4. Akquisition von Veranstaltungen	159
5. Fortbildungen für Moderierende im Programm „sicher mobil“	161
6. Intranet für Moderierende	162

III. Anhang..... 164

1. Wichtige Verkehrszeichen im Überblick	165
1.1. Änderungen im Verkehrszeichenkatalog	166
1.2. Gefahrenzeichen	167
1.3. Richtzeichen	167
1.4. Vorschriftzeichen	168
2. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	171
2.1. § 67 Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern	171



I. Theoretische Grundlagen

Ältere Menschen
gehören zu den
gefährdetsten
Verkehrsteilneh-
menden

1. Einführung

In einer Gesellschaft, die stetig älter wird, stellt Mobilität bis ins hohe Lebensalter ein unverzichtbares Grundbedürfnis dar. Der eigene Pkw ist dabei das Verkehrsmittel Nummer eins. Mit der Alterung der Gesellschaft sind aber auch erhebliche Anpassungen des Verkehrssystems erforderlich. Dies gilt gleichermaßen in Regionen, in denen die Bevölkerungszahl abnimmt oder stagniert, wie auch in wachsenden Regionen, da der Anteil der älteren Menschen an den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern in allen Teilräumen zunimmt (Schlag & Beckmann, 2013). Dabei ist davon auszugehen, dass Menschen höheren Alters in Zukunft insgesamt mobiler sein werden. Dies ist zum einen die Folge aus technisch unterstützter und erhöhter physischer Leistungsfähigkeit und verbesserter sensorischer und kognitiver Fähigkeiten – aber zum anderen auch die Folge der Sozialisation in einer individuell motorisierten Gesellschaft und in einem vom motorisierten Straßenverkehr dominierten Verkehrssystem. Diesem unverkennbaren Trend läuft allerdings eine gewisse Stimmung in der Gesellschaft entgegen, der zufolge ältere Menschen primär als eine Gefahr im heutigen und zukünftigen Individualverkehr angesehen werden. Aber nicht nur die Gesellschaft, sondern auch die Wissenschaft geht davon aus, dass ältere Fahrerinnen und Fahrer ab einem bestimmten Alter ein erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen können (Birck, 2011). Gleichzeitig zeigen die Unfallstatistiken jedoch, dass ältere Menschen zu den gefährdetsten Straßenverkehrsteilnehmenden gehören. So waren in den vergangenen Jahren knapp ein Drittel aller im Straßenverkehr Getöteten älter als 65 Jahre.

Mobilität ist auch in dieser Altersgruppe mehr als eine Notwendigkeit für Erledigungen und ist nicht nur Mittel zum Zweck. Mobilität geht mit der Erfahrung von Freude und Selbstbestätigung einher – und sie ist insbesondere für ältere Menschen

von Bedeutung, da sie Teilhabe am Leben in der Gesellschaft und die Begegnung mit anderen Menschen erst ermöglicht. Kurzum, Mobilität bedeutet Freiheit. Sie ist folglich eine zentrale Aktivität zur Realisierung von Lebensqualität und Lebenszufriedenheit (Schlag, 2008).

Die Alterung der Gesellschaft erfordert allerdings auch eine Umstrukturierung des Verkehrssystems. Es ist davon auszugehen, dass ältere Menschen in Zukunft insgesamt mobiler sein werden als noch vor 30 oder 40 Jahren. Viele Kommunen stellen sich auf die wachsende Zahl der nicht mehr eigenmobilen Seniorinnen und Senioren ein und entwickeln weiterführende Konzepte für eine Fremdmobilität mittels ÖPNV. Hierzu zählen bspw. Umbaumaßnahmen an Haltestellen, um eine 100 %ige Barrierefreiheit zu gewährleisten. Dies hat erweiterte Wahlmöglichkeiten für diese Gruppe bis ins hohe Alter zur Folge (Schlag & Beckmann, 2013). Gerade im Freizeitverhalten hat Mobilität für ältere Menschen eine besondere Bedeutung erhalten. So sichert sie die Möglichkeit der Teilnahme an Aktivitäten an verschiedenen Orten und gewährleistet erweiterte Erlebens-, Kontakt- und Wahrnehmungsmöglichkeiten im gesellschaftlichen Leben. Dieses sich ändernde Mobilitätsverhalten als auch die insgesamt zunehmende Mobilität älterer Menschen hat Folgen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Die sichere Mobilität älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, ganz gleich ob sie zu Fuß, mit dem Rad oder dem Pkw unterwegs sind, gerät in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit.

Ziel gegenwärtiger Verkehrssicherheitsarbeit ist es, die Mobilität der Generation 65plus möglichst lange zu erhalten und möglichst sicher zu gestalten. Das in Teil II des vorliegenden Handbuchs vorgestellte Zielgruppenprogramm „sicher mobil“ von DVR und BMVI soll dazu einen Beitrag leisten.

2. Ältere Menschen im Straßenverkehr

Um einen differenzierten Blick auf ältere Verkehrsteilnehmende werfen zu können, ist es notwendig, sich mit der demografischen Entwicklung, mit der Bedeutung der Mobilität für Seniorinnen und Senioren sowie mit ihrem Unfallverkehrsgeschehen auseinanderzusetzen.

2.1. Demografische Entwicklung

In den meisten OECD-Ländern (Organisation for Economic Co-operation and Development; deutsch: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) sind Seniorinnen und Senioren die am schnellsten wachsende Gruppe der Bevölkerung. Durch das Altern der „Babyboomer“-Generation (Personen, die zwischen 1946 und 1964 geboren wurden), eine höhere Lebenserwartung sowie rückläufige Geburtenraten wird sich die Bevölkerungsstruktur in den nächsten 30 Jahren grundlegend verändern (Kocherscheid et al., 2007). In vielen dieser Länder wird daher voraussichtlich ab 2030 jede Vierte/jeder Vierte über 65 Jahre alt sein. Bis 2050 wird sich der Bevölkerungsanteil der über 80-Jährigen von 4 % auf über 12 % verdreifachen (Johannsen & Müller, 2013).

Im Jahr 2017 lebten in Deutschland bereits 17,7 Millionen Menschen im Alter von mindestens 65 Jahren, was einem Bevölkerungsanteil von ca. 21 % entspricht (Statistisches Bundesamt, 2018a). Die Zahl der Menschen im Alter ab 67 Jahren stieg zwischen 1990 und 2018 um 54 % von 10,4 Millionen auf 15,9 Millionen. In den nächsten 20 Jahren wird diese Zahl um weitere 5 bis 6 Millionen auf mindestens 20,9 Millionen wachsen. Die künftige Entwicklung ist für diese Altersgruppe im Wesentlichen durch den aktuellen Altersaufbau vorherbestimmt. Der Einfluss der Geburten und Wanderungen spielt hierfür nur eine geringe Rolle. Für die künftige Entwicklung der Bevölkerung im Alter zwischen 67 und 79 Jahren liefern die Varianten der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung einen sehr ähnlichen Verlauf (siehe Abbildung 1:

Bevölkerung im Alter ab 67 Jahren). Die Zahl der 67- bis 79-Jährigen wird noch bis 2021 relativ stabil gut 10 Millionen betragen. Danach wird sie bis 2037 auf über 14 Millionen steil ansteigen. Anschließend werden die stark besetzten Jahrgänge allmählich in die Gruppe der ab 80-Jährigen wechseln. Die Gruppe der Menschen ab 80 Jahren wird bereits in den nächsten Jahren von 5,4 Millionen im Jahr 2018 auf 6,2 Millionen im Jahr 2022 steigen und dann bis Anfang der 2030er Jahre auf diesem Niveau bleiben. Dann ist jede zehnte Person in Deutschland mindestens 80 Jahre alt. In den anschließenden 20 Jahren wird diese Gruppe kontinuierlich zunehmen und im Jahr 2050 je nach der angenommenen Entwicklung der Lebenserwartung auf 8,9 Millionen bis 10,5 Millionen anwachsen (Statistisches Bundesamt, 2019).

Die Struktur des Altersspektrums legt nahe, dass es sich in der Folge um noch komplexere und vielfältigere Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer handeln wird. Hinzu kommt, dass ältere Menschen noch nie so mobil waren, insbesondere nicht mit Pedelecs und dem eigenen Pkw. Denn zusätzlich und stärker noch als der demografische Wandel macht sich im Straßenverkehr bemerkbar, dass derzeit die ersten Generationen (Geburtsjahre ab 1950), die ihr Leben lang Auto gefahren sind, älter werden. Im Jahr 2002 waren 79 % der 65- bis 74-Jährigen mobil und legten dabei durchschnittlich 2,8 Wege am Tag zurück; bis zum Jahr 2008 hat sich der Anteil der mobilen Menschen in dieser Altersgruppe auf 86 % und die Zahl der durchschnittlich zurückgelegten Wege pro Tag auf 3,2 erhöht (Infas und DLR 2010; Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend,

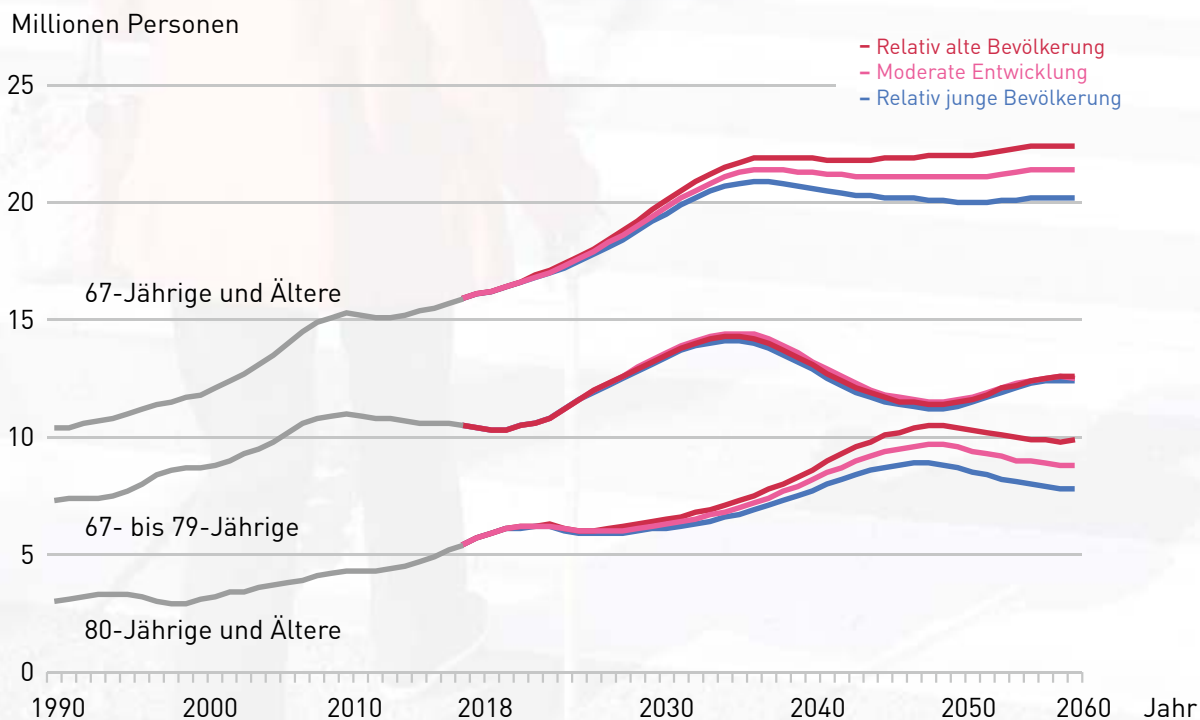


Abbildung 1: Bevölkerung im Alter ab 67 Jahren

Ab 2019 Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung
(Statistisches Bundesamt, 2019)

2017). Hier wirken zwei Facetten des gesellschaftlichen Wandels zusammen: zum einen die alternde Gesellschaft und zum anderen die gerade bei den älteren Bevölkerungssegmenten noch weiter zunehmende mobile Gesellschaft (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2017). Die Daten aus mehreren Querschnittserhebungen seit 1976 zeigen, dass der Anteil der älteren Menschen mit Führerschein stetig angestiegen ist. Unter den 86- bis 90-Jährigen betrug der Anteil der Personen mit Führerschein im Jahr 1976 lediglich etwa fünf %, 2008 waren es etwa 60 % (Beckmann, 2013; Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2017). Während heute nur 10 % der 80-jährigen Frauen einen Führerschein besitzen, werden im Jahr 2025 voraussichtlich 80 % der Frauen und annähernd 100 % der Männer über 80 Jahren über eine Erlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges verfügen. Demzufolge kann davon ausgegangen werden, dass in Zukunft noch mehr Menschen im Seniorenalter

Auto fahren werden, als aufgrund des demografischen Wandels alleine bereits zu erwarten wäre (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2017).

Aber der demografische Wandel wirkt sich nicht nur auf das Verkehrsaufkommen aus. Auch auf die Politik hat er Wirkung; so geht eine gesetzlich vorgeschriebene Verlängerung der Erwerbstätigkeit auf das 67. Lebensjahr mit der Notwendigkeit einher, mobil zu bleiben.

2.2. Mobilität älterer Menschen

Der demografische Wandel und die stetig verbesserte medizinische Versorgung haben dazu geführt, dass der Bevölkerungsanteil an Menschen über 65 Jahren deutlich angestiegen ist. Damit einhergehend hat auch die Zahl an Kraftfahrzeugen erheblich zugenommen. Im Jahr 1950 gab es

in Deutschland etwa 0,5 Millionen Kraftwagen. Bis zum Jahr 2000 erhöhte sich ihre Zahl auf ca. 50 Millionen (davon ca. 42 Millionen Pkw). Zum 01.01.2019 wurden in Deutschland 64,8 Mio. zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger registriert. Der Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland (MiD) (BMVI, 2018) misst einen Gesamtbestand von 43 Millionen Pkw in deutschen Haushalten. Damit stehen im Durchschnitt 1,1 Pkw pro Haushalt zur Verfügung. Bei den Pkw-besitzenden Haushalten liegt der Durchschnittswert bei 1,4 Fahrzeugen pro Haushalt. Bei den Fahrradbesitzerinnen und -besitzern ist die Situation ähnlich. Auf nahezu alle in Deutschland Wohnende kommt ein Fahrrad. 2017 standen den bundesdeutschen Haushalten knapp 77 Millionen Fahrräder zur Verfügung. (BMVI, 2018).

In kaum mehr als einer Generation sind Fahrerlaubnis- und Fahrzeugbesitz zu einer Selbstverständlichkeit geworden, die das Alltagsleben entscheidend prägt (Schlag, 2008). In dieser immer noch andauernden gesellschaftlichen Entwicklung drückt sich die Wertschätzung der individuellen Mobilität und vor allem des Kraftfahrens aus. Die Möglichkeit der Mobilität gilt den meisten Menschen heute mehr denn je als wichtiger Bestandteil einer hohen Lebensqualität. Die Chance zu Mobilität und vor allem die Verfügung über ein eigenes Kraftfahrzeug symbolisieren Freiheit und Unabhängigkeit sowie Erlebnisreichtum und Aktivität. Für viele ältere Menschen ist gerade mit der Zeit nach dem Ausscheiden aus der beruflichen Tätigkeit die Vorstellung verbunden, Reisen und Erkundungen durchzuführen oder einfach nicht den „Anschluss“ zu verlieren (Johannsen & Müller, 2013).

Veränderte Mobilitätsbeteiligung im Alter

Bei der Betrachtung von Wegstrecken älterer Menschen lässt sich jedoch nach Ende einer Erwerbstätigkeit eine sinkende Mobilitätsbeteiligung feststellen. Sie haben gerade zu den Vormittags- und Abendspitzen eine erheblich niedrigere Beteiligung und legen insgesamt auch weniger Wegstrecke zurück. Sie sind im Wesentlichen im Verlauf des Tages in den Zeiten von 9.00 Uhr bis abends 19.00 Uhr unterwegs. Die Gründe dafür sind verschieden. Ältere Menschen haben die Möglichkeit, weniger zweckgebunden zu agieren, und müssen nicht

zwingend auf dem Weg nach Hause Einkäufe oder sonstige Erledigungen durchführen. Das Ausweichen auf Uhrzeiten, an denen weniger Verkehrsaktivität stattfindet, ist eine wichtige Kompensationsstrategie. Zu weiteren Kompensationsstrategien zählt die Entscheidung, für kürzere Wege Nahverkehrsmittel zu nutzen oder Wegeziele allgemein eher nahraumbezogen auszuwählen. Auch wenn in Zukunft der Anteil der Wege mit dem Auto bei älteren Menschen eher zunimmt, bleibt der Anteil der Wege zu Fuß und mit dem ÖPNV hoch. Entsprechend muss die Erreichbarkeit im Nahraum ausgestaltet werden. Dazu ergänzend hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2010) diesbezüglich folgende Problembereiche benannt, für die künftig Lösungen gefunden werden müssen:

- Vereinfachung des infrastrukturellen Aufbaus des Verkehrssystems, um Fahraufgaben möglichst in aufeinanderfolgende Schritte aufzuteilen,
- Verlangsamung des Verkehrsablaufs, um verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen zu kompensieren und Fehler revidierbar zu machen (Stichwort „Fehler verzeihendes Verkehrssystem“),
- Verbesserungen bei der Gestaltung und dem Betrieb von Knotenpunkten in Richtung besserer Erkennbarkeit, Orientierung, Übersichtlichkeit, ausreichender Räumzeiten und teilweise Auflösung von komplexen Knotenpunkten in ein Netz von Einmündungen oder Kreisverkehren,
- frühzeitige, gut dosierte Information („Vorwarnung“) bei insgesamt geringerer Informationsdichte,
- Verbesserungen der Erkennbarkeit und Lesbarkeit von Verkehrszeichen, Markierungen, Leitsystemen und Verkehrsanlagen.

Fahrerlaubnisbesitz von Frauen und Männern

Fakt ist, Frauen sind generell weniger mobil als Männer. Zudem legen sie weniger Wege und kürzere Strecken zurück als Männer. Hinzu kommt, dass in den nächsten Jahren der Anteil mobiler Frauen weiter steigen wird, die gegenwärtig noch deutlich seltener über eine Fahrerlaubnis verfügen als Männer (Johannsen & Müller, 2013; Bundesministerium für Familie,

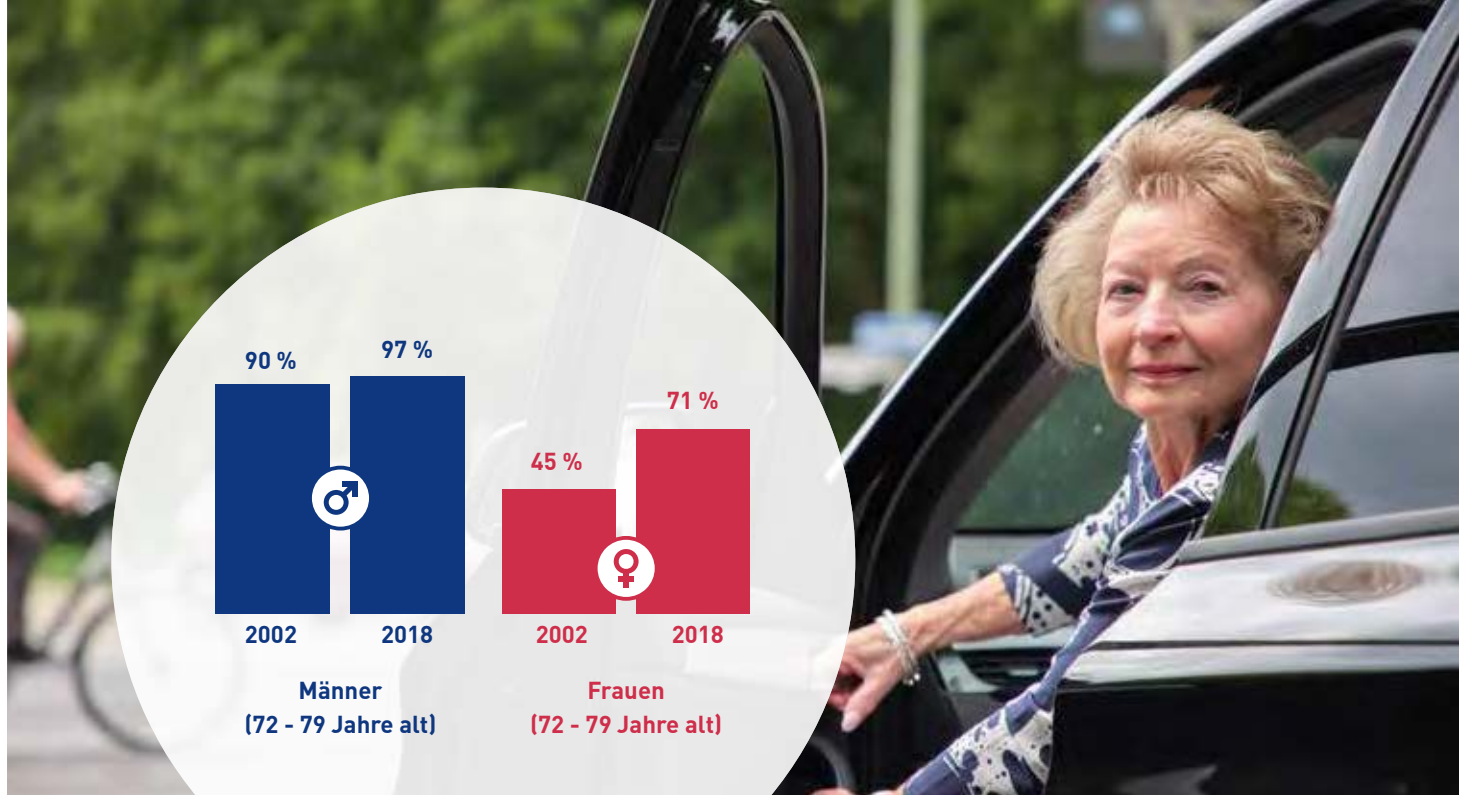


Abbildung 2: Fahrerlaubnisbesitz nach Alter und Geschlecht

(Schlag & Beckmann, 2013; Kraftfahrt-Bundesamt, 2019; eigene Berechnungen)

Senioren, Frauen und Jugend, 2017). Bis in die 1950er-Jahre war es nicht üblich, dass Frauen eine Fahrerlaubnis erwarben. Dagegen haben Männer, die zwischen 1917 und 1921 geboren wurden, fast alle eine Fahrerlaubnis erworben. Bei den Frauen der gleichen Geburtsjahrgänge haben jedoch nur ein Viertel bzw. ein Drittel in ihrem Leben eine Fahrerlaubnis erworben.

Nachstehend wurde in Tabelle 1 für verschiedene Erhebungsjahre der durchschnittliche Führerscheinbesitz der 72- bis 79-Jährigen verglichen.

Für das Jahr 2020 muss auf die Jahrgangsgruppen 1947 bis 1952 geblickt werden; vor allem auf die Altersgruppe, die im Jahr 2020 68 bis 73 Jahre alt sein wird. Hier ist der Fahrerlaubnisanteil deutlich höher, bei Männern 92 % bzw. 94 %, bei Frauen 83 % bzw. 89 % (Schlag & Beckmann, 2013).

Tabelle 1: Durchschnittlicher Fahrerlaubnisbesitz nach Jahrgängen

im Jahr	Führerscheinbesitz (%)
1976 (Jahrgänge 1899–1904)	22
1982 (Jahrgänge 1905–1910)	32
1989 (Jahrgänge 1911–1916)	33
2002 (Jahrgänge 1923–1928)	68
2008 (Jahrgänge 1929–1934)	79
2018 (Jahrgänge 1939–1946)	82

(Schlag & Beckmann, 2013, Kraftfahrt-Bundesamt, 2019; MiD, 2018; eigene Berechnungen)

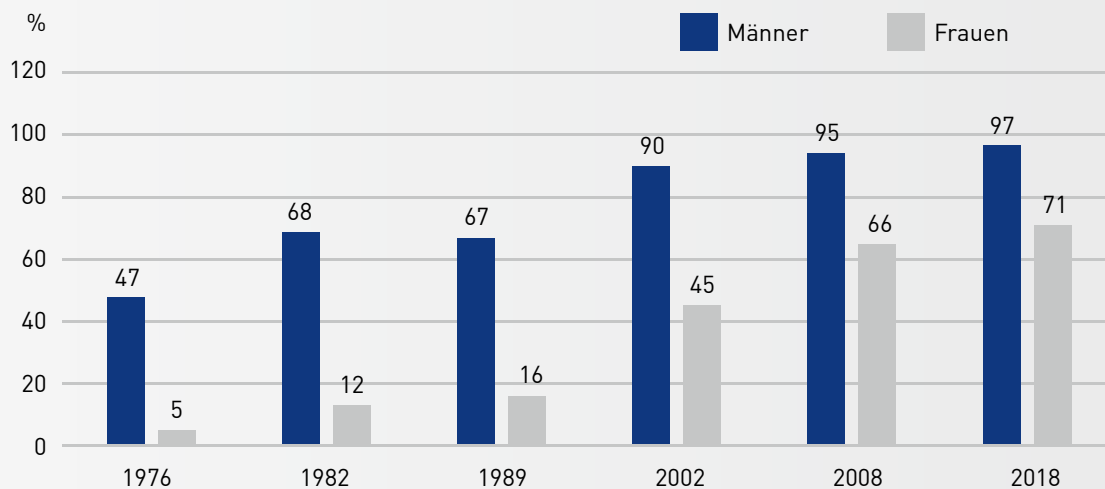


Abbildung 3: Fahrerlaubnisbesitz der 72- bis 79-Jährigen nach Erhebungsjahren und Geschlecht

(Schlag & Beckmann, 2013; Kraftfahrt-Bundesamt, 2019; eigene Berechnungen)

Es haben sich also über die letzten Jahrzehnte erhebliche Veränderungen hinsichtlich des Führerscheinbesitzes als auch bezüglich der Geschlechterverteilung ergeben. Aus Abbildung 3 wird ersichtlich, dass sich der Fahrerlaubnisbesitz von Frauen an den der Männer angenähert hat. Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass sich der Führerscheinbesitz von Frauen dem der Männer angleicht.

Pkw-Verfügbarkeit

Bei der Pkw-Verfügbarkeit verhält es sich ähnlich. Ein entscheidender Anstieg der Verfügbarkeit konnte erst ab den 1960er-Jahren verzeichnet werden. Wird nach Geburtsjahrgangskohorten unterschieden, so zeigt sich, dass bei Männern schon länger für gleiche Geburtsjahrgänge ab ca. 30 Lebensjahren keine Zunahme des Pkw-Besitzes mehr erfolgt ist. Mit dem Überschreiten des 80. Lebensjahres nimmt die Pkw-Verfügbarkeit sogar wieder leicht ab. Der Pkw-Besitz der Frauen ist erst in den letzten Jahren angestiegen und wird sich sicherlich noch weiter an den Besitz der Männer angleichen. Das liegt nicht nur an der statistisch höheren Lebenserwartung der Frauen, sondern auch an den veränderten Haushaltsstrukturen (z. B. Alleinstehende), der erhöhten Erwerbsbeteiligung oder der verän-

derten Rollengestaltung. Für die nächsten Jahre ist infolgedessen von einem weiteren Anstieg der Pkw-Verfügbarkeit für Frauen auszugehen. Gesellschaftlich wird für die zukünftige Verkehrsentwicklung zudem zu beachten sein, dass nicht nur Kohorten mit Fahrerlaubnisbesitz und hoher Pkw-Verfügbarkeit nachwachsen, sondern dass veränderte Lebensumstände die Verkehrsteilnahme Älterer weiter verstärken werden (Schlag, 2008). So wird es durch die steigende Lebenserwartung nicht nur mehr ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer geben, sondern auch einen Gewinn an gesunden und auch mobilen Lebensjahren (Johannsen & Müller, 2013).

2.3. Verkehrsrelevante Einschränkungen

Ältere Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer haben ein typisches Unfallprofil. Aus der Altersforschung ist bekannt, dass verschiedene Aspekte der psychologischen Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter abnehmen. Gleichwohl ist eine Generalisierung unzulässig, da das Altern in hohem Maße ein individueller Prozess ist, der bei verschiedenen Personen sehr unterschiedlich verläuft und damit individuell ganz verschiedene Auswirkungen auf die Fähigkeits- und Fertigkeitsbereiche einer

Person haben kann. Dennoch lässt sich konstatieren, dass mit zunehmendem Alter die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten sensorischer, kognitiver und motorischer Leistungseinbußen steigt (Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn & Willemssen, 2015). Eine nachweisbare Folge ist, dass ältere Menschen besonders häufig in komplexen und neuartigen Verkehrssituationen, die schnelles Handeln erfordern, Defizite aufweisen. Eine Untersuchung aus dem Jahr 2007 (Hoffmann, Wipking, Blanke & Falkenstein, 2013) belegt, dass vorwiegend an innerstädtischen Knotenpunkten ältere Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer deutliche Fahrfehler erkennen lassen.

So zeigen sich insbesondere folgende Fahrfehler:

- mangelndes Sichern (Blickverhalten, insbesondere Schulterblick) beim Abbiegen,
- erhöhte Geschwindigkeit beim Heranfahren an Knotenpunkte sowie beim Abbiegen,
- Nichteinhaltung der Fahrspur beim Abbiegen nach rechts,
- Hineinfahren in die Fußgänger- und Radfahrerfurt
- zögerndes Verhalten in komplexen Verkehrssituationen.

Weitere Untersuchungen haben ergeben, dass ältere Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer gerade in unvorhergesehenen Situationen, die schnelles und adäquates Entscheiden erfordern, sowie bei Fahrten unter hohem Zeitdruck Fahrfehler unterlaufen. Diese Fehler können offensichtlich nicht mehr durch Fahrerfahrung kompensiert werden.

Wenn man bedenkt, dass ältere Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer über deutlich mehr Fahrerfahrung verfügen, stellt sich folglich die Frage, warum es ihnen nicht immer möglich ist, anspruchsvolle Situationen zu meistern (Hoffmann, Wipking, Blanke & Falkenstein, 2013). Als eine mögliche Begründung für diese Auffälligkeiten werden immer wieder altersbedingte Veränderungen in der visuellen Wahrnehmung angeführt.



Einschränkungen beim Sehvermögen

Ein gutes Sehvermögen ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme, denn den weitaus größten Teil der verkehrsrelevanten Informationen bezieht die Verkehrsteilnehmerin/der Verkehrsteilnehmer über ihre/seine Wahrnehmungen. Allerdings vermindern sich mit zunehmendem Alter die visuellen Fähigkeiten bezüglich der Sehschärfe, der Kontrastempfindlichkeit, des Dämmerungssehens, des peripheren Sehens und der visuellen Lokalisation. Da die Aufnahme visueller Reize die wichtigste Informationsquelle für die Fahrzeugführerin/den Fahrzeugführer darstellt (etwa 89–90 %), ist diese Fähigkeit unabdingbar (Hoffmann, Wipking, Blanke & Falkenstein, 2013).

Es wird angenommen, dass der Anteil von Unfällen, die durch schlechtes Sehvermögen hervorgerufen werden, bei etwa 7 % aller Unfälle liegt. Besonders problematisch erscheint die Tatsache, dass das Sehvermögen im Alter häufig noch überschätzt wird und sich Defizite langsam und schleichend einstellen. Zudem werden sie selten der Fahrzeugführerin/dem Fahrzeugführer selbst unmittelbar bewusst.

➔ **Es ist daher eine regelmäßige Kontrolle der Sehfähigkeit zu empfehlen.**





Einschränkungen beim Hörvermögen

Ähnlich wie für die visuellen Fähigkeiten gelten altersbedingte Veränderungen der auditiven Fähigkeiten als wahrscheinlich. Bemerkbar machen sich diese Veränderungen des Hörvermögens in einer Abnahme der Hörschwellen, vor allem für hohe Töne und in Schwierigkeiten bei der Aufnahme leiser Töne. Des Weiteren sind Leistungsverluste bei der Unterscheidung von Tönen wie bei der Sprachverständigung sowie ein teilweise erschwertes Richtungshören festzustellen.



Es ist daher eine regelmäßige Kontrolle der Hörfähigkeit zu empfehlen.



Einschränkungen der motorischen Fähigkeiten

Hinsichtlich der motorischen Leistungsfähigkeit bestehen im Alter große individuelle Unterschiede. Insbesondere bei der Beweglichkeit der Halswirbelsäule und der maximal möglichen Kopfbewegung zur linken oder zur rechten Seite zeigen sich jedoch altersbedingte Einschränkungen. Die Rotationspotenziale der Wirbelsäule sind dabei für das Rückwärtsausparken oder die Ausführung des Schulterblicks und damit für die sichere Bedienung eines Fahrzeuges nicht unerheblich. Weiter wurde in Studien die zunehmende Abnahme der Greifkraft der Hand sowie der Beinkraft beobachtet. Mit Hilfe moderner Fahrzeugtechniken (Servolenkung, Bremsunterstützungssysteme) lassen sich diese Defizite in Teilen kompensieren (Karthaus, Willemssen, Joiko & Falkenstein, 2015).

Aus den aktuellen Unfallstatistiken (Statistisches Bundesamt, 2018a) lässt sich jedoch nicht ermitteln, inwieweit einzelne Unfälle ursächlich auf altersbegleitende Leistungsveränderungen zurückzuführen sind. Es kann lediglich ein statistischer Zusammenhang zwischen typischen Unfallsituationen und bestimmten Altersklassen verdeutlicht werden. Viele Defizite müssen nicht immer unbedingt eine direkte Auswirkung auf die Fahrleistungsfähigkeit haben, da ältere Fahrerinnen und Fahrer teilweise sehr gute Strategien der Kompensation entwickelt haben.





Einschränkungen bei den kognitiven Funktionen

Die auditiven und visuellen Leistungen sind aber nur ein Teil der für das Führen eines Fahrzeuges benötigten Fähigkeiten. Nicht unerheblich sind hier auch die kognitiven Funktionen. Es findet mit zunehmendem Alter eine Veränderung bestimmter kognitiver Funktionen statt, besonders im Bereich der sogenannten exekutiven Funktionen oder Kontrollfunktionen, die aus verkehrspsychologischer Sicht für das Führen eines Kraftfahrzeuges bedeutsam sind. Kontrollprozesse sind vor allem für solche Tätigkeiten wichtig, bei denen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer unter enormem Zeitdruck stehen (Hoffmann, Wipking, Blanke & Falkenstein, 2013).

Seniorinnen und Senioren zeigen häufig Schwierigkeiten, wenn es um die schnelle und selektive Verarbeitung von Informationen unter Ablenkungsbedingungen geht sowie um das Treffen von Entscheidungen in Verbindung mit neuen Situationen und Aufgaben.

In Bezug auf die Reaktionsleistungen verlängern sich bei Seniorinnen und Senioren sowohl die motorischen Reaktionszeiten als auch die Entscheidungszeiten. Die betroffenen motorischen Fähigkeiten äußern sich vor allem in einer verringerten Koordinationsfähigkeit, Schnelligkeit und Beweglichkeit (Johannsen & Müller, 2013). Allerdings ist die Entscheidungszeit stärker betroffen als die motorische Reaktionszeit.

Flüssige und kristalline Intelligenz

Die Unterscheidung zwischen flüssiger und kristalliner Intelligenz ist in diesem Zusammenhang ebenfalls von Bedeutung. Die kristalline Intelligenz umfasst Erfahrung, Wissen sowie Urteilsvermögen und somit die Langzeitgedächtnisfunktionen. Sie ist im normalen Alterungsprozess insgesamt eher weniger negativer Veränderung ausgesetzt. Untersuchungen haben ergeben, dass Komponenten der flüssigen oder fluiden Intelligenz (z. B. schnelle Informationsverarbeitung, Kurzzeitgedächtnis, Arbeitsgedächtnisabruf, Filtern von beeinflussenden Ablenkungen) dagegen im Alter abnehmen. Hier können in diesem Zusammenhang Bezüge von Unfallsituationen zu bestimmten Altersgruppen hergestellt werden. Denn insbesondere bei der Altersgruppe der über 70-jährigen Fahrerinnen und Fahrer sind einschlägige typische Unfallmuster zu erkennen (bspw. Vorfahrtmissachtung oder mangelnde Verkehrsbeobachtung) (Johannsen & Müller, 2013).

2.4. Alterstypische Erkrankungen, Medikamente und Multimedikation

Erkrankungen des Auges

In hohem Alter treten häufig Erkrankungen des Auges auf, welche die Sehleistung am Steuer verringern können. Schätzungsweise ist etwa die Hälfte der Bevölkerung zwischen dem 52. und 64. Lebensjahr vom sogenannten ‚Grauen Star‘ betroffen, wobei der Anteil der Erkrankten mit zunehmendem Alter weiter ansteigt. Durch den ‚Grauen Star‘ verringert sich die Sehschärfe, es entstehen ein vermindertes Kontrastsehen sowie eine höhere Blendempfindlichkeit (Kocherscheid et al., 2007). Deutliches Sehen im Straßenverkehr ist jedoch eine wesentliche Voraussetzung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Das umfasst in der Regel eine Mindestsehschärfe von 70 %. Die Verantwortung liegt in jedem Fall bei der Fahrzeugführerin/dem Fahrzeugführer. Der Berufsverband der Augenärzte schätzt, dass jährlich 300.000 Unfälle geschehen, weil Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer nicht ausreichend gut sehen (Kuratorium Gutes Sehen, 2019). Während das Unfallrisiko für Personen mit ‚Grauem Star‘ 2,5-fach erhöht sein kann, gibt es Zahlen für den ‚Grünen Star‘, die von einem bis zu 5,2-fach erhöhten Unfallrisiko sprechen. Des Weiteren ist zu beachten, dass verschiedene altersbedingte Einschränkungen in Kumulation auftreten können, die für ältere Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer vergleichsweise wahrscheinlich werden. Schnelle Abläufe komplexer Verkehrsprozesse können dann zu Überforderungen führen (Pottgießer, 2012).

Einschränkungen beim Hörvermögen

Die Altersschwerhörigkeit (Presbyakusis) macht sich zunächst als Hörverlust bezüglich der höheren Frequenzen (über 2.000 Hz) bemerkbar. Der Verminderung des Hörvermögens wird, anders als bei Defiziten des Sehvermögens, weniger Bedeutung für die Verkehrsteilnahme und Verkehrssicherheit älterer Menschen zugemessen. Dennoch ist das Hörvermögen eine wichtige körperliche Voraussetzung, um am Straßenverkehr teilzunehmen, insbesondere mit dem Fahrrad oder zu Fuß (Karthaus, Willemssen, Joiko & Falkenstein, 2015). Hubacher (2000) stellte in einer Schweizer Studie

fest, dass Senioren mit beeinträchtigtem Hörvermögen ein 2,5-mal so hohes Risiko aufweisen, in Straßenverkehrsunfällen schwere Verletzungen zu erleiden. Insgesamt stellte sich ein beeinträchtigtes Hörvermögen als bedeutsamster Faktor für die Verletzungsschwere von verunfallten Senioren heraus (Pottgießer, 2012).

Stoffwechselerkrankungen

Neben Erkrankungen des Auges haben Stoffwechselerkrankungen ebenfalls einen hohen Einfluss auf die Fähigkeit zum Führen eines Fahrzeuges. Die bekannteste und am häufigsten auftretende Erkrankung ist Diabetes mellitus. Der Typ-2-Diabetes betrifft hauptsächlich Menschen im mittleren und höheren Lebensalter. Verkehrssicherheitsrelevant ist das plötzliche Auftreten einer Hypoglykämie, die zu Kontrollverlust, Einschränkungen des Bewusstseins und einer plötzlich auftretenden Bewusstlosigkeit führen kann (Kocherscheid et al., 2007). Studien sprechen von einem 1,32- bis 1,56-fach erhöhten Unfallrisiko für Diabetiker (Pottgießer, 2012).

Herz-Kreislauf-Erkrankungen

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern führen Herz-Kreislauf-Erkrankungen nach wie vor zu einer hohen Sterblichkeit. Statistiken zufolge lassen Herz- und Gefäßerkrankungen mit steigendem Lebensalter einen exponentiellen Anstieg erkennen. Das sichere Führen von Fahrzeugen kann durch Herz- und Gefäßerkrankungen unweigerlich eingeschränkt sein. Herzerkrankungen, die zu einem plötzlichen Kontrollverlust führen können, sind die koronare Herzerkrankung, Herzrhythmusstörungen sowie eine Herzinsuffizienz (Karthaus, Willemssen, Joiko & Falkenstein, 2015). In Anbetracht des Zusammenhangs zwischen Fahrsicherheit und Herz- und Gefäßerkrankungen ist die Forschungslage bisher uneindeutig. Für das Unfallrisiko wird daher – im Vergleich zu gesunden Fahrerinnen und Fahrern – ein um 23 % erhöhtes Risiko angenommen, in einen Verkehrsunfall involviert zu werden (Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn & Willemssen, 2015).



Zerebrale Durchblutungsstörungen

Einhergehend mit Herzerkrankungen sind zerebrale Durchblutungsstörungen. Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden, deutlich an (Johannsen & Müller, 2013). Etwa 50 % der Schlaganfall-Patientinnen und -Patienten sind über 70 Jahre alt. Je nach Art und Schwere der Erkrankung können die Beeinträchtigungen unterschiedlich ausfallen. Der Schlaganfall kann zu Bewusstseinsstörungen, Bewusstlosigkeit und Lähmungen führen. Zudem kann es zu Gesichtsfeldeinschränkungen (Hemianopsien), Störungen der Aufmerksamkeits- und Reaktionsfähigkeit, Konzentrationsschwächen sowie rascher Ermüdung kommen (Kocherscheid et al., 2007).

Epilepsie

Die Epilepsie gehört zu den dritthäufigsten neurologischen Störungen im höheren Lebensalter. Das Erkrankungsrisiko ist in den ersten Lebensjahren und ab dem 60. Lebensjahr besonders hoch. Wer unter epileptischen Anfällen leidet, ist nicht in der Lage, den Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen gerecht zu werden, solange ein wesentliches Risiko von Anfallsrezidiven besteht. Der Fahrerlaubnisbehörde muss in der Regel ein Nachweis erbracht werden, ein Jahr anfallsfrei zu sein, um wieder ein Fahrzeug führen zu dürfen (Johannsen & Müller, 2013). Das Risiko, einen Unfall zu verursachen, ist bei erkrankten Personen 2,02-mal so hoch wie bei Personen ohne Epilepsie (Kocherscheid et al., 2007).

Parkinson-Syndrom

Zu den verkehrsrelevanten neurologischen Störungen im höheren Alter zählt ebenfalls das Parkinson-Syndrom. Es kann allerdings schon ab dem 40. Lebensjahr auftreten und ist eine der häufigsten neurologischen Störungen. Symptomatisch sind Bewegungsverlangsamung (Akinese), Muskelsteifheit (Rigor), Zittern in Ruhehaltung (Tremor) sowie neuropsychologische Beeinträchtigungen (z. B. Gedächtnisstörungen) (Kocherscheid et al., 2007).

Einschränkungen des Bewegungsapparates

Bewegungsbehinderungen nehmen mit dem Alter nicht nur zu, sondern sind auch vielfältiger und damit in ihrer Beurteilung differenzierter zu betrachten (Kocherscheid et al., 2007).





Die Arthrose stellt die am häufigsten vorkommende Gelenkerkrankung dar. Untersuchungen zufolge liegt die Wahrscheinlichkeit für die Entwicklung einer Arthrose des Hüftgelenks ab dem 80. Lebensjahr bei 26 %, für eine Arthrose des Knies sogar bei 55 %. Auch die Häufigkeit der Erkrankung an Arthritis nimmt im Alter zu. Sie ist für das Eintreten schmerzbedingter Bewegungseinschränkungen ursächlich und wirkt sich negativ auf die Fahreignung aus; ist zum Beispiel die Nackenmuskulatur betroffen, werden Kopfdrehbewegungen bzw. Schulterblicke während der Fahrt erheblich erschwert (Rudinger, Haverkamp, Mehlis, Falkenstein, Hahn & Willemssen, 2015). Ein weiterer Hinweis auf die Bedeutung der Beweglichkeit für die sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ergibt sich daraus, dass physiotherapeutische Behandlungen zur Erhöhung der Beweglichkeit älterer Menschen als Nebeneffekt auch eine Erhöhung der Fahrsicherheit mit sich bringen (Kocherscheid et al., 2007).

Demenz

Demenz gehört zu den häufigsten und folgenschwersten Erkrankungen im höheren Alter. Eine Demenzerkrankung beeinträchtigt insbesondere die Leistungen des Gedächtnisses, die Aufmerksamkeitssteuerung, die Verarbeitung visueller Informationen sowie die Geschwindigkeit von Entscheidungsprozessen. Die Fahrerlaubnisverordnung schließt das Führen eines Kraftfahrzeuges bei mittlerer und schwerer Demenz aus, wohingegen bei leichter Demenz noch gefahren werden darf. Da der Verlauf einer Demenz sich aber auch innerhalb kürzester Zeit deutlich beschleunigen kann, raten Mediziner Betroffenen vom Führen eines Kraftfahrzeugs gänzlich ab. Studien sprechen von einem bis zu 2,3-fach erhöhten Unfallrisiko dementer Personen gegenüber nicht Erkrankten (Rudinger, Haverkamp, Mehlis, Falkenstein, Hahn & Willemssen, 2015).

Schlafstörungen und Tagesschläfrigkeit

Unter der Tagesschläfrigkeit versteht man eine verminderte Wachheit, die zu Aufmerksamkeitsstörungen, ungewolltem Einschlafen, Sekundenschlaf und zu einer Einschlafneigung vor allem in monotonen, alltäglichen Anforderungssituationen führen kann. Die Ursachen für diese alterstypische Erkrankung sind vielfach schlechter Schlaf durch

eine verkürzte Schlafdauer und deutlich kürzere Tiefschlafphasen oder auch die Einnahme von bestimmten Medikamenten. Eine Fahreignung ist nicht gegeben, wenn Tagesschläfrigkeit und daraus resultierende Einschränkungen in Aufmerksamkeitsfunktionen vorliegen (Falkenstein & Karthaus, 2017). Auch nachfolgend exemplarisch aufgeführte Erkrankungen können Müdigkeit auslösen:

- Neurologische Erkrankungen (Demenz, Morbus Parkinson)
- Psychische Erkrankungen (Depressionen)
- Lungenerkrankungen (chronische Bronchitis)
- Stoffwechselerkrankungen (Diabetes)
- Erkrankungen des Immunsystems (Allergien)
- Tumor- und Krebserkrankungen (Leukämie, Darmkrebs)

Erkrankungen und die Einnahme bestimmter Medikamente führen nicht nur bei älteren Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern zu erheblichen Leistungseinbußen, sondern können auch bei jüngeren Personen die oben genannten Einschränkungen verursachen.

So kann die Einnahme von Medikamenten aus folgenden Medikamentengruppen Müdigkeit auslösen:

- Medikamente zur Behandlung von
 - Herzrhythmusstörungen
 - Bluthochdruck
 - Depressionen
 - neurologischen Erkrankungen
 - Allergien

- Schlaf- und Beruhigungsmittel
- Medikamente zur Behandlung einer Krebserkrankung

Medikamente

Durch eine gut eingestellte Medikation können viele Krankheiten in ihren Auswirkungen geheilt oder zumindest die auftretenden Symptome eingeschränkt werden. Allerdings bleibt es bei der Häufung an Erkrankungen meist nicht nur bei einem Medikament, sondern sie führt zu einer Einnahme mehrerer Medikamente bzw. zu einer Multimedikation (siehe nachfolgender Abschnitt). Epidemiologische Untersuchungen zeigen, dass bei allen Altersgruppen mindestens 5 bis 10 % aller Autofahrten unter dem Einfluss von Medikamenten stattfinden (Kocherscheid et al., 2007). Bei den eingenommenen Medikamenten sind Art und Konsum entscheidend. Zu den ausgesprochen einschränkenden Medikamenten zählen aber entgegen jeder Annahme nicht nur Schmerzmittel, sondern auch weitere Arzneimittel. Insbesondere ältere Männer unterschätzen die Wirkungen der von ihnen eingenommenen Präparate und fahren nach Einnahme noch häufig unbedarft mit dem Auto (Rudinger, Haverkamp, Mehlis, Falkenstein, Hahn & Willemsen, 2015).

Nachfolgend aufgeführte Medikamente können Einfluss auf die Fahrtauglichkeit haben.



Beruhigungs- bzw. Schlafmittel

Benzodiazepine bspw. sind Beruhigungs- bzw. Schlafmittel, die am häufigsten verkauft werden. Sie werden zur Behandlung von Schlafstörungen, Angststörungen, Epilepsie und anderen Erkrankungen eingesetzt. Sie können die Reaktionszeit, das Sehen, die Aufmerksamkeit und die motorische Koordination beeinträchtigen. Bei regelmäßiger Einnahme besteht die Gefahr der Gewöhnung oder sogar der Abhängigkeit. Ihnen wird die höchste Missbrauchsrate in Deutschland zugesprochen. Das erhöhte Unfallrisiko aufgrund der Einnahme von Benzodiazepinen wird durch die Ergebnisse verschiedener Studien belegt (Rudinger, Haverkamp, Mehlis, Falkenstein, Hahn & Willemssen, 2015).

Antidepressiva

Weitere, die Fähigkeit zur Führung eines Fahrzeuges erheblich einschränkende Arzneimittel sind Antidepressiva. Sie zählen aufgrund ihres breiten Anwendungsspektrums (nicht nur zur Behandlung von Depressionen, sondern auch von Angst-, Zwangs- und Essstörungen) zu den am häufigsten verordneten Psychopharmaka (Kocherscheid et al., 2007).

Neuroleptika

Neben Antidepressiva werden, wenn auch deutlich seltener, Neuroleptika verabreicht. Neuroleptika mit sedierender Wirkkomponente können das Reaktionsvermögen erheblich beeinträchtigen. Sie werden vor allem zur Behandlung psychomotorischer Erregtheit und psychotischer Syndrome mit Wahn und Halluzinationen verabreicht. Erst nach Abklingen der psychotischen Symptomatik und bei längerfristiger medikamentöser Therapie kann die Fahreignung wieder gegeben sein (Kocherscheid et al., 2007).

Multimedikation

Ein besonderes Problem stellt die Multimedikation im Alter dar. Darunter versteht man die gleichzeitige Anwendung verschiedener Arzneimittel gegen mehrere Erkrankungen. Sie wird häufiger im höheren Lebensalter beobachtet. Insbesondere das Zusammenspiel natürlicher altersbedingter Veränderungsprozesse und das gleichzeitige Vorliegen mehrerer Krankheiten mit einer damit verbundenen Multimedikation kann zu einem wesentlichen Risiko für die Verkehrssicherheit älterer Autofahrer werden. Die Einnahme eines oder mehrerer Medikamente kann zu einer Beeinträchtigung der psychophysischen Leistungsfähigkeit führen. Durchaus lässt sich festhalten: Je mehr Medikamente eingenommen werden, desto höher ist das Unfallrisiko (Holte, 2018).



Weitere Hinweise zum Umgang mit alterstypischen Erkrankungen bei Seniorinnen und Senioren, sowie den Auswirkungen auf die Gültigkeit der Fahrerlaubnis, können Sie in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) nachlesen.

3. Ältere Menschen als Fußgängerinnen und Fußgänger

Insbesondere für ältere Menschen stellt das Zufußgehen die wichtigste Mobilitätsform dar. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger am Gesamtverkehr deutlich an und erreicht bei den über 80-Jährigen Personen die größte Population (BMVI, 2018).

3.1. Unfallbeteiligung von älteren Menschen als Fußgängerinnen und Fußgänger

Von den im Jahr 2017 im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Seniorinnen und Senioren sind 6.805 als zu Fuß Gehende verunglückt, 245 von ihnen sogar tödlich. Anders dargestellt verunglückt in Deutschland alle 11 Minuten ein älterer Verkehrsteilnehmer, alle 36 Stunden kommt ein zu Fuß Gehender ums Leben, der mindestens 65 Jahre alt ist. Von den im Straßenverkehr getöteten zu Fuß Gehenden ist jeder Zweite mindestens 65 Jahre alt. Es ist dabei festzuhalten, dass das Verletzungsrisiko von Seniorinnen und Senioren als zu Fuß Gehende im Vergleich zu den anderen Arten der Verkehrsbeteiligung außergewöhnlich hoch ist. Während im Durchschnitt 1,0 % der verunglückten unter 65-jährigen Fußgängerinnen und Fußgänger an den Unfallfolgen verstarben, waren es bei den Seniorinnen und Senioren schon 3,6 %. Die meisten Unfälle wurden durch Pkw Fahrende verursacht. Sind Seniorinnen und Senioren selbst Verursacher, so stellt sich als Hauptunfallursache mit 81,4 % ein „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ heraus. Dieses Verhalten wurde mehr als jedem fünften der beteiligten älteren zu Fuß Gehenden angelastet, in 63,6 % der Fälle war es das „Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“.

Alle weiteren Unfallursachen hatten eine wesentlich geringere Bedeutung. Zudem muss an dieser Stelle auch auf die Geschlechterverteilung Bezug genommen werden; denn bei den getöteten älteren

Fußgängerinnen und Fußgängern fallen vor allem die Verkehrsteilnehmerinnen auf. Im Jahr 2017 war der Anteil der getöteten Fußgängerinnen mit 36,8 % wesentlich größer als der der Männer (Statistisches Bundesamt, 2018b).

3.2. Sicherheitsrelevantes Verhalten fördern

Damit sich ältere Menschen sicher im Straßenverkehr bewegen können, werden auch zukünftig weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um ihre Sicherheit zu gewährleisten. Grundsätzlich wird allen Fußgängerinnen/Fußgängern empfohlen, die Fahrbahn nur an gesicherten oder übersichtlichen Stellen zu überqueren. Bezüglich der Stellen, an denen für bewegungseingeschränkte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein einfaches Fortkommen noch nicht möglich ist, sind Informationen über Alternativen bedeutsam (Beispiel: „Seniorenwegepläne“, Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen, 2012). Leider gibt es bezogen auf ältere Fußgängerinnen und Fußgänger nur sehr wenige Verkehrssicherheitsprogramme. Eine Ausnahme stellt das Programm „sicher mobil“ dar. Im Rahmen einer Fortbildung im Praxisbaustein „Zu Fuß unterwegs“ haben bereits ausgebildete Moderierende die Möglichkeit, ihr Wissen um die Herausforderungen und Risiken im Fußverkehr als auch ihr Angebotsportfolio für ihre Veranstaltungsteilnehmenden zu erweitern. Nach erfolgreich absolvierter Fortbildung stehen den Moderatorinnen/Moderatoren weitere Module im Bereich des Fußverkehrs (mit und ohne Rollator) zur Verfügung.



Abbildung 4: Verunglückte über 65 Jahre im Jahr 2017

[Statistisches Bundesamt, 2018b]



Abbildung 5: Verunglückte zu Fuß Gehende über 65 Jahre im Jahr 2017

[Statistisches Bundesamt, 2018b]

4. Ältere Menschen als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende

Der Anteil an älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Ältere Menschen und die Mobilität im Alter rücken daher seit einigen Jahren zunehmend in das Interesse der Forschung. Im Fokus der Untersuchungen stehen sie aber meist nur als Autofahrerinnen und Autofahrer; wesentlich seltener betrachtet man sie als Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer.

4.1. Unfallbeteiligung von älteren Menschen als Fahrrad und Pedelec-Fahrende

Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, hat auch bei älteren Menschen zugenommen. Viele (ältere) Menschen haben für sich das Fahrrad „neu“ entdeckt und nutzen es insbesondere auf zweckbezogenen Wegen wie dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Für die Zukunft ist daher zu erwarten, dass auch ältere Menschen in größerem Maße mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen. Radfahren gilt allgemein als gesund und kostengünstig und ist auf Kurzstrecken das schnellste Verkehrsmittel.

Aktuelle Unfallzahlen aus dem Jahr 2017 (Statistisches Bundesamt, 2018a) verdeutlichen, dass die ab 65-Jährigen unter den Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrern deutlich überrepräsentiert sind. Zu Beginn des Jahres 2017 existierten in deutschen Haushalten rund 69,5 Millionen Fahrräder (einschließlich Fahrrädern mit Elektroantrieb). Die Polizei registrierte im Jahr 2017 79.826 Unfälle mit Fahrradbeteiligung, bei denen jeweils mindestens ein Mensch verletzt oder getötet wurde. Das Fahrrad ist nach dem Pkw damit das Fortbewegungsmittel, das am zweithäufigsten in Unfälle verwickelt ist. Bei den 79.826 fahrradbezogenen Unfällen starben 382 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, 79.444 wurden verletzt.

Damit war jede/r achte Verkehrstote und jede/r fünfte Verletzte im Straßenverkehr eine Fahrradfahrerin oder ein Fahrradfahrer. Zu Fahrrädern im Sinne dieser Erhebung zählen auch Fahrräder mit einem elektrischen Hilfsantrieb, der beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde unterstützt (Pedelecs) (Statistisches Bundesamt, 2018a).

91 % der Fahrradunfälle mit Personenschaden ereigneten sich im Jahr 2017 innerorts. Auch der Großteil der im Straßenverkehr verunglückten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer kam innerhalb geschlossener Ortschaften zu Schaden. Zwar ist die Zahl der Verkehrstoten seit Jahren immer weiter gesunken; es muss aber auch festgestellt werden, dass die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer weiter stagniert. Bei der Betrachtung der Altersgruppe 75plus ist zu beachten, dass im Jahr 2017 von den 224 getöteten Seniorinnen und Senioren 155 über 75 Jahre alt waren. Insgesamt war sogar über die Hälfte (54,2 %) aller tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrer mindestens 65 Jahre alt. Unfallgegner von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern waren in den meisten Fällen (77 %) Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Bei 20 % handelte es sich um Alleinunfälle, während in den übrigen Fällen mehr als drei Akteure beteiligt waren (3 %).

224

Fahrrad Fahrende

der **Generation 65+** starben
2017 im Straßenverkehr.



245

zu Fuß Gehende

der **Generation 65+** starben
2017 im Straßenverkehr.



Quelle: Statistisches Bundesamt, „Sicher mobil im Alter“ ist eine Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrats mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Abbildung 6: Verunglückte über 65 Jahre

(Statistisches Bundesamt, 2018b)

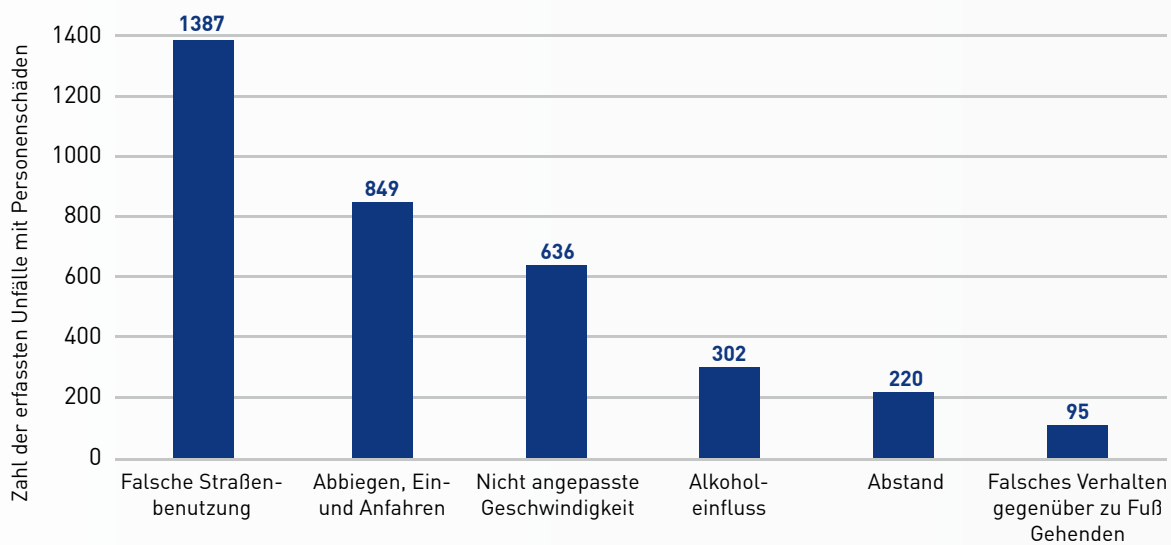


Abbildung 7: Fehlverhalten von Rad- und Pedelec Fahrenden

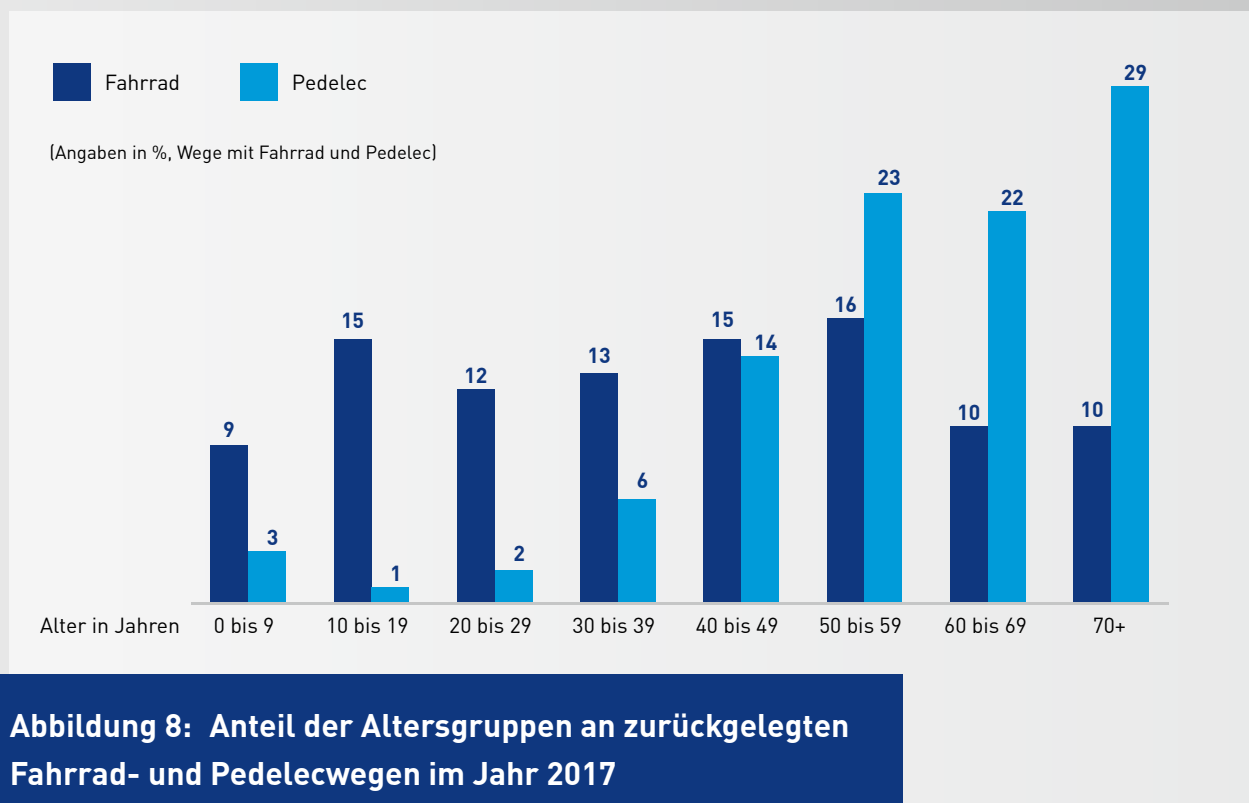
... im Alter von 65 oder mehr Jahren bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2017
(Statistisches Bundesamt, 2018a)

Die Ursachen für Fahrradunfälle mit Personenschaden, in die Menschen ab 65 Jahren im Jahr 2017 involviert waren, werden aus Abbildung 7 ersichtlich. Unter dem Punkt „Falsche Straßenbenutzung“ werden dabei Aspekte wie u.a. einen beschilderten Radweg nicht benutzt, einen Radweg in falscher Richtung befahren oder unerlaubtes Radfahren auf dem Gehweg summiert.

Hinsichtlich des Pedelecs konnten zu Beginn des Jahres 2017 bereits 3,1 Millionen Fahrzeuge in deutschen Haushalten gezählt werden. Im Jahr 2014 waren es nur 1,6 Millionen. Mit dem Bestand an Pedelecs stieg auch die Zahl der Pedelec-Unfälle. Im Jahr 2017 gab es 5.206 solcher Unfälle mit 68 Getöteten (58 waren 65 Jahre oder älter) und 5.047 Verletzten auf Pedelecs. Damit hat sich die Zahl der Unfälle mit motorisierten Fahrrädern seit 2014 mehr als verdoppelt und stieg proportional zur Anzahl der vorhandenen Pedelecs. Dabei ist festzustellen, dass Alleinunfälle mit Pedelecs häufiger nachweisbar sind als bei nicht motorisierten Fahrrädern.

4.2. Besonderheiten des Pedelecs

Ein Pedelec ist ein Fahrrad, das die FahrerIn/ den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt beim Treten unterstützt, allerdings nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde. Zur Benutzung eines solchen Fahrzeuges werden keine Fahrerlaubnis, keine Betriebserlaubnis und kein Versicherungskennzeichen benötigt. Pedelecs sind in der Regel mit einer Anfahr- und Schiebehilfe ausgestattet, die bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von max. 6 km/h ein eigenständiges Fahren ermöglichen (Heer, 2018). Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) waren zum Jahresanfang 2018 etwa 3,7 Millionen Elektrofahrräder auf deutschen Straßen unterwegs. Abbildung 8 verdeutlicht, wie enorm der Anstieg der Pedelec-Nutzung zugenommen und gleichzeitig die Nutzung des klassischen Fahrrades abgenommen hat, insbesondere bei den Seniorinnen und Senioren.



[Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018]

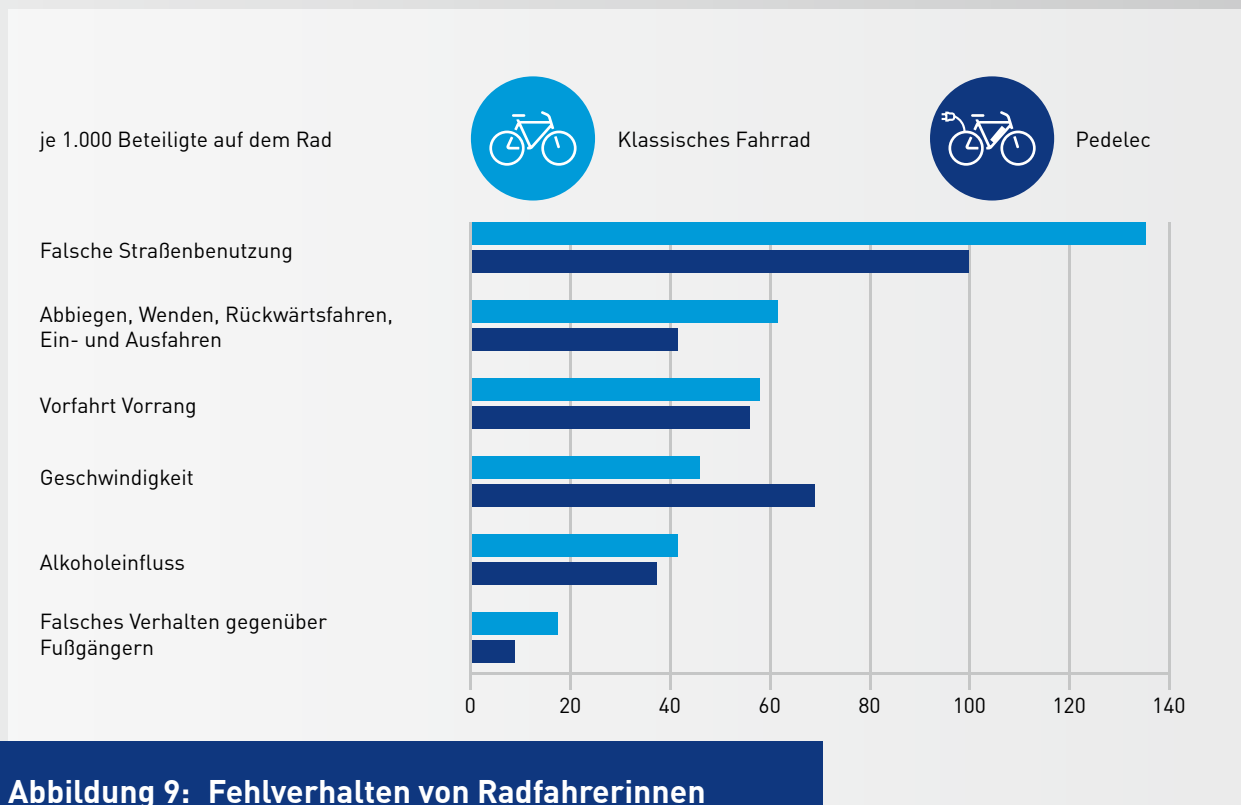


Abbildung 9: Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Unfällen mit Personenschaden

... im Durchschnitt der Jahre 2014-2017
(Statistisches Bundesamt, 2018a)

Hinsichtlich der Verkehrsregeln gelten für Pedelecfahrerinnen und -fahrer dieselben Verkehrsregeln wie für Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrer. Auch Pedelecs bis 25 km/h müssen gekennzeichnete Radwege bzw. Schutzstreifen benutzen oder – wenn nicht vorhanden – die Fahrbahn (Heer, 2018).

Durch die Geschwindigkeit, die ein solches Fahrzeug erreichen kann, ergeben sich hinsichtlich der Verkehrssicherheit neue Herausforderungen – insbesondere weil sich die teils höhere Geschwindigkeit auf das Fahrverhalten und das Unfallgeschehen auswirkt. Deutlich wird dies durch Abbildung 9, in der das Fehlverhalten von Fahrrad- und Pedelecnutzenden bei Unfällen mit Personenschaden dargestellt wird.

Fakt ist: Ältere Menschen verletzen sich bei einem Sturz schneller und gravierender als jüngere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, was im Wesentlichen mit der körperlichen Konstitution und Regenerationsfähigkeit älterer Menschen in Zusammenhang steht. Bei Pedelecfahre-

rinnen und -fahrern kommen im Vergleich zu den Radfahrenden im klassischen Sinn weitere risikoe erhöhende Faktoren hinzu.

Zum einen ermutigt die Tretunterstützung auch körperlich eingeschränkte Menschen zum Fahrradfahren und ermöglicht ihnen darüber hinaus auch längere Radtouren. Zum anderen scheinen laut Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2014) manche Seniorinnen und Senioren mit den zu erreichenden Geschwindigkeiten und dem höheren Gewicht der Pedelecs in einigen Situationen überfordert zu sein. So sind auch viele Alleinunfälle einzuordnen. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2014) hat gemeinsam mit der TU Chemnitz die Mobilität bezogen auf Pedelec versus Fahrrad untersucht. Die Studie ergab, dass Pedelecs nicht nur bevorzugt von Seniorinnen und Senioren genutzt werden, sondern dass der Umfang ihres Gebrauchs an dieselben Zwecke gebunden ist wie bei der Nutzung des Fahrrads. Ausgenommen ist die sportliche Betätigung (Heer, 2018; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., 2014).

4.3. Sicherheitsrelevantes Verhalten fördern

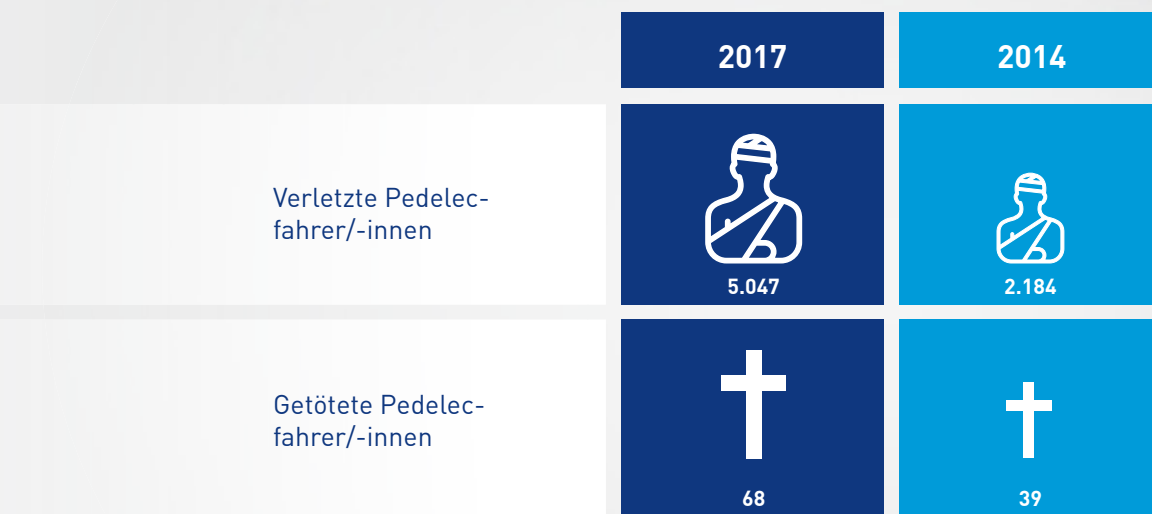
Fahrrad als auch Pedelec Fahrende erleben fast ausnahmslos dieselben kritischen Situationen im Straßenverkehr. Gleichwohl ist unter den tödlich verunglückten Pedelec Fahrenden eine deutliche Mehrheit 65 Jahre und älter, was auf die häufige Nutzung des Pedelecs durch diese Gruppe zurückzuführen ist.

Eine Befragung unter älteren Rad Fahrenden ergab, dass 72,3 % der Seniorinnen und Senioren niemals einen Fahrradhelm beim Fahren tragen. Wenn überhaupt, so wird der Helm lediglich bei längeren Fahrten, Radtouren oder auf stark befahrenen Strecken genutzt. Das Tragen eines Helms, ganz gleich ob man mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs ist, ist jedoch dringend zu empfehlen, um schweren Kopfverletzungen vorzubeugen.

Auch ist das Thema Ablenkung für ältere Radfahrerinnen und Radfahrer einer Studie zufolge eine nicht unerhebliche Unfallquelle. So gaben 30 % der Befragten an, während des Radfahrens ihr Gepäck zu beobachten bzw. während der Fahrt danach zu greifen. 36 % berichteten, während der Fahrt mit sonstigen Dingen, wie bspw. einem Taschentuch, Reißverschluss oder Handschuhen zu hantieren (BAST, 2018). An dieser Stelle ist in der Präventionsarbeit (bspw. Sicherheitstrainings oder -seminare) auf die sich aus den genannten Ablenkungen resultierenden Unfallrisiken hinzuweisen. Darüber hinaus sollten etwaige Präventionsprogramme auch fahrpraktische Elemente im verkehrsfreien Raum enthalten, um mögliche Unfallquellen zu analysieren. Hierzu existieren bereits eine Vielzahl an Kampagnen und Programmen, u.a. beim DVR, ADAC, UDV oder Deutschen Verkehrswacht. Beispielsweise wurde speziell für ältere Radfahrerinnen und Radfahrer von der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

ein Programm in Auftrag gegeben. Das von der Deutschen Verkehrswacht (DVW) entwickelte Programm „Fit mit dem Fahrrad“ beinhaltet verschiedene Übungen für das Fahren mit dem Rad, die Koordination, Gleichgewicht, Wahrnehmung und Aufmerksamkeit fördern sollen. Ein Trainingsheft ist ebenfalls inbegriffen. Der ADFC und der DVR bieten bundesweit zahlreiche fahrpraktische Kurse für Pedelec-Einsteigerinnen und -Einsteiger an. Auch in den Broschüren „Pedelec? Aber sicher!“ und „Kurz erklärt Fahrrad“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur finden sich viele Hinweise für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Auch der DVR bietet in seinem Programm „sicher und mobil“ unterschiedliche Bausteine zu diesem Thema an.

Klar ist, Radverkehrstrainings bzw. Sicherheitskurse können zielführend und gewinnbringend für die Unfallprävention sein. Im Rahmen des „sicher mobil“ Programms besteht für ausgebildete Moderatorinnen/Moderatoren die Möglichkeit, sich im Rahmen eines Fortbildungsseminars für den Praxisbaustein „Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs“ zu qualifizieren. Im Rahmen der Fortbildung stehen das Fahrrad und das Pedelec im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Neben vielen Informationen zu den beiden Verkehrsträgern, Unfallursachen und Unfallzahlen werden weitere Veranstaltungsmodule vorgestellt, die nach erfolgreicher Absolvierung der Fortbildung durch die Moderatorin/den Moderatoren angeboten werden können. Die Module zur Praxisübung sollen dazu dienen, den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zu ermöglichen und sich insbesondere mit dem Pedelec vorab im verkehrsfreien Raum vertraut zu machen (Heer, 2018).



**Abbildung 10: Unfälle mit Pedelecs 2014
verglichen mit 2017**

(Statistisches Bundesamt, 2018a)





Der Anteil der getöteten Seniorinnen und Senioren an allen Verkehrstoten ist gestiegen:

War 1980 noch rund jeder fünfte Verkehrstote 65 Jahre oder älter, war es 2017 etwa jeder dritte.



5. Ältere Menschen als Autofahrende

Die Grundlage für die nachstehenden Ausführungen sind die Zahlen für das Unfallgeschehen des Jahres 2017. Die Polizei registrierte für das Kalenderjahr insgesamt 2,6 Millionen Unfälle. Das waren 2,2 % mehr als im Jahr 2016. Damit ist die Zahl der Unfälle auf dem höchsten Stand seit 1991.

5.1. Unfallbeteiligung von älteren Menschen als Autofahrerinnen und Autofahrer

Unfälle im Straßenverkehr werden prinzipiell nach der Schwere der Unfallfolge unterschieden. Die Unterteilung ist dabei wie folgt:

- Unfälle mit Personenschaden,
- schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinn,
- sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (z. B. Alkohol, Drogen, Rauschgift)
- und übrige Sachschadensunfälle.

Das Kriterium der Zuordnung ist jeweils die schwerste Unfallfolge, d.h. bei einem Unfall mit Sachschaden wurden keine Verkehrsteilnehmenden verletzt oder getötet. Die Verletzungsschwere wird eingeteilt in:

- unverletzt,
- leicht verletzt (ambulante Behandlung oder stationäre Behandlung mit weniger als 24 Stunden Krankenhausaufenthalt),
- schwer verletzt (stationäre Behandlung mit 24 Stunden oder längerem Krankenhausaufenthalt),
- getötet (verstorben infolge des Unfalls oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall)

Im Jahr 2017 gab es bei rund 11 % der Unfälle Getötete oder Verletzte. Die Zahl der Sachschadensunfälle stieg um 2,8 % auf 2,3 Millionen. Dagegen nahm die Zahl der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, im Vergleich zum Vorjahr um

1,8 % auf 302.656 ab. Hierbei verunglückten insgesamt 393.492 Menschen. Das entsprach einem Minus von 1,6 % gegenüber dem Jahr 2016. Im Fokus der nachstehenden Ausführungen stehen allerdings die Zahlen der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die das Statistische Bundesamt ab einem Alter von 65 Jahren erhebt. Ab diesem Alter verwenden die Statistiken den Ausdruck „Seniorin“ bzw. „Senior“ (Statistisches Bundesamt, 2018b).

Unfallgeschehen von Seniorinnen und Senioren

Bei Betrachtung der längerfristigen Entwicklung der Gesamtzahlen der verunglückten Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr haben diese seit 1980 um 33,6 % zugenommen, wohingegen die Zahl der Getöteten dieser Altersgruppe in diesem Zeitraum um 68,9 % abgenommen hat. Gemessen an der Bevölkerungsgröße ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, gesunken (Statistisches Bundesamt, 2018b). Zum Vergleich: Im Jahr 2016 verunglückten 304 Seniorinnen und Senioren je 100 000 Einwohner im Straßenverkehr, 2017 waren es 283. Allerdings hat sich diese Entwicklung nicht auf alle Mobilitätsmittel ausgewirkt. So ist das Risiko für Seniorinnen und Senioren, in einem Pkw zu verunglücken, seit 1980 um 24,8 % gestiegen und das auf einem Fahrrad sogar um 63,0 % (Statistisches Bundesamt, 2017). Dagegen ist das Risiko älterer Menschen, als Fußgängerin oder Fußgänger zu verunglücken, in diesem Zeitraum um 66,0 % gesunken. Mögliche Ursache dafür könnte sein, dass ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer heute deutlich häufiger ein Auto oder Fahrrad nutzen als noch vor 30 Jahren.

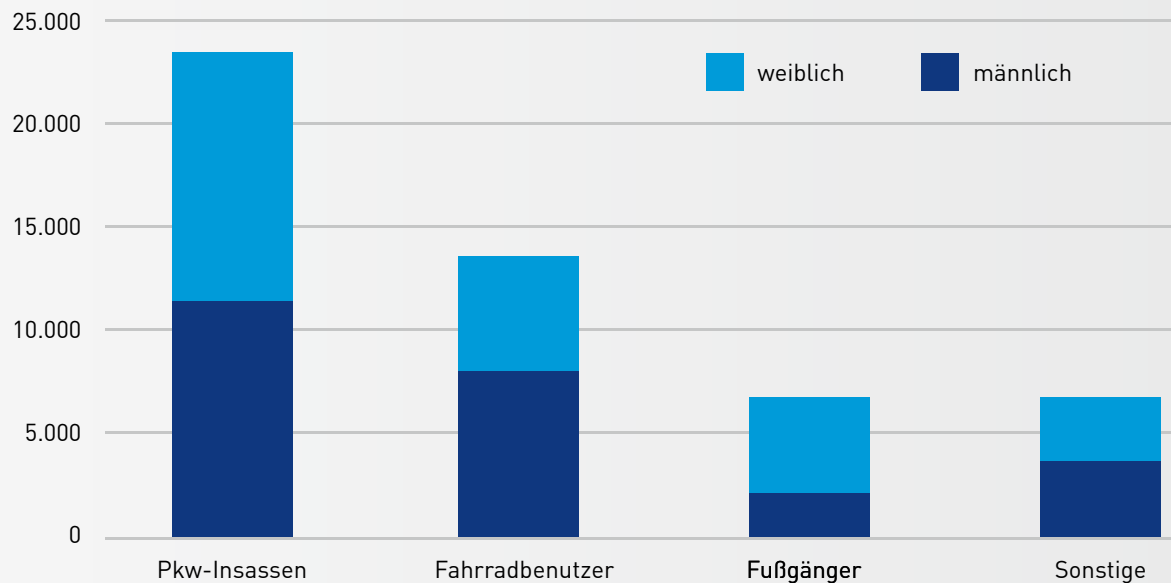


Abbildung 11: Insgesamt verunglückte ältere Menschen (65+) bei Straßenverkehrsunfällen

... nach Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung 2017
(Statistisches Bundesamt, 2018b)

Dennoch ist der Anteil der getöteten Seniorinnen und Senioren an allen Verkehrstoten gestiegen. War 1980 noch rund jeder fünfte Verkehrstote 65 Jahre oder älter, war es 2017 etwa jeder dritte.

Wie aus Abbildung 11 ersichtlich ist, kamen knapp die Hälfte aller im Jahr 2017 im Straßenverkehr verunglückten Senioren ab 65 Jahren als Pkw-Insassen zu Schaden, nämlich insgesamt 23.458 (47,3 %) Personen. 13.787 (27,8 %) Personen verunglückten als Fahrrad Fahrende, 6.805 (13,7 %) als zu Fuß Gehende, 3.005 (6,1 %) beim Führen eines Kraftrades, 1.387 (2,8 %) als Bus-insassinnen oder Businsassen und 1.144 (2,3 %) als sonstige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Statistisches Bundesamt, 2018b). Bei den getöteten Seniorinnen und Senioren verhält es sich ähnlich. 394 (39,6 %) starben als Pkw-Insassen, 245 (24,6 %) als Fußgängerin/Fußgänger und 224 (22,5 %) als Fahrradfahrerin/Fahrradfahrer. Dies macht deutlich, dass nicht nur Verkehrssicherheitsbeiträge zum Pkw, sondern

auch zur Fahrradnutzung und für zu Fuß Gehende geleistet werden müssen.

Abbildung 12 verdeutlicht, dass Seniorinnen und Senioren, gegenüber den unter 65-Jährigen, bei verkehrsrelevanten Handlungen wie Vorfahrt oder Vorrang sowie bei Fahrmanövern wie Wenden, Abbiegen oder Rückwärtsfahren deutlich häufiger Fehler gemacht haben (17,6 % zu 10,6 %). Allerdings wurden Seniorinnen und Senioren dafür deutlich seltener als die jüngere Generation durch überhöhte Geschwindigkeit oder Fahren unter Alkoholeinfluss auffällig (Statistisches Bundesamt, 2018b). Abbildung 12 hebt damit die entscheidenden Arbeitsschwerpunkte für zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit hervor. Sie bilden u. a. die Schwerpunkte für das dargestellte Programm „sicher mobil“.

Tageszeitliche Verteilung

Die tageszeitliche Verteilung der verunglückten Seniorinnen und Senioren bestätigt die

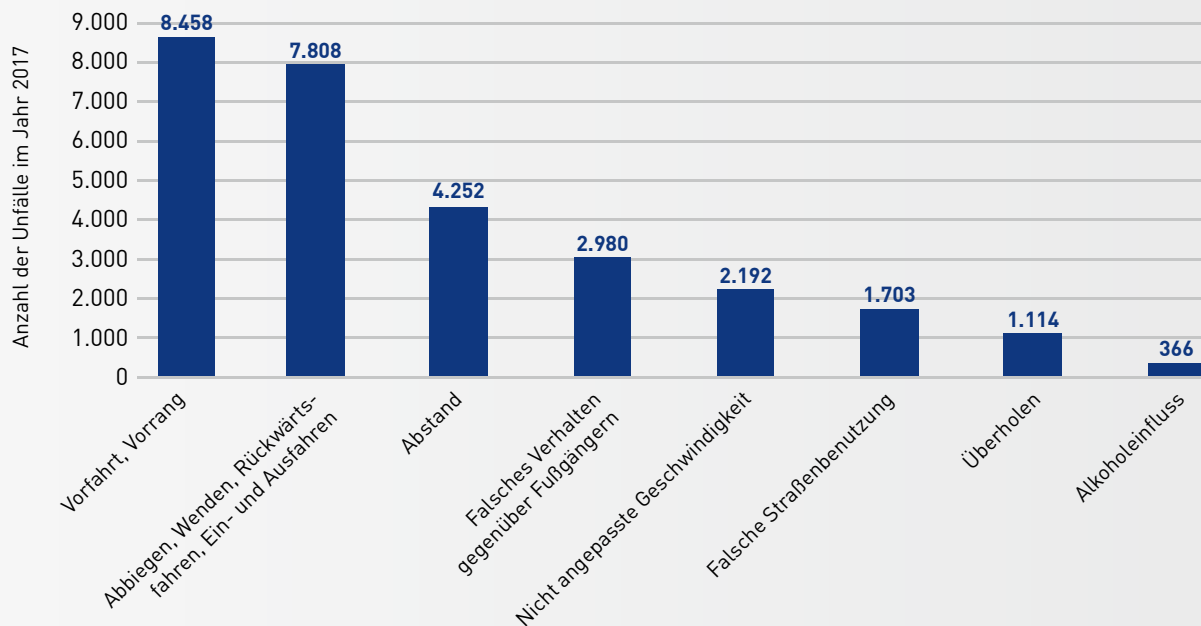


Abbildung 12: Fehlverhalten von älteren Menschen (65+) als Fahrende von Personenkraftwagen 2017

(Statistisches Bundesamt, 2018b)

Zeiten der aktiven Verkehrsteilnahme dieser Personengruppe. So kamen 27,3 % der verunglückten Seniorinnen und Senioren zwischen 9 und 12 Uhr zu Schaden. 10,7 % der Verunglückten jedoch zwischen 11 und 12 Uhr. Zwischen 12 und 14 Uhr geht der Anteil der verunglückten älteren Menschen etwas zurück, ist bis 18 Uhr wieder höher (zwischen 8,0 % und 9,6 % und sinkt danach kontinuierlich. In den 11 Stunden zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens verunglückten 5,2 % der Seniorinnen und Senioren. Es wird also deutlich, dass ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht zwingend über den gesamten Tageslauf mobil aktiv sind. Folglich können mit Seniorinnen und Senioren in einer Veranstaltung verkehrssicherheitsrelevante Strategien erarbeitet werden, bspw. die Teilnahme am Straßenverkehr zu anderen Uhrzeiten.

Bezogen auf den Wochentag verunglückten die meisten Seniorinnen und Senioren mit 16,5 % an einem Freitag, beziehungsweise mit 16,4 % an

einem Donnerstag. Die wenigsten verunglückten Seniorinnen und Senioren wurden an Sonntagen (9,2 %) registriert (Statistisches Bundesamt, 2018b).

Ortslage

Wie in den Vorjahren ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle von Seniorinnen und Senioren innerhalb geschlossener Ortschaften. Knapp 53,7 % dieser Personengruppe wurde im Jahr 2015 auf innerörtlichen Straßen verletzt oder getötet. Auf Straßen außerhalb von Ortschaften und Autobahnen wurden 38,1 % bzw. 8,1 % der verunglückten älteren Pkw-Fahrerinnen/-Fahrern registriert. Die Gefahr für ältere Menschen, im Straßenverkehr zu verunglücken, ist also innerorts im Gegensatz zu anderen Altersgruppen besonders hoch (Statistisches Bundesamt, 2018b).

5.2. Kompensationsmechanismen

Ältere Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer haben während ihrer Fahrkarriere und des Auftretens einer Erkrankung meist ein Repertoire an Kompensationsstrategien und -mechanismen entwickelt, um nach Möglichkeit die eigene Mobilität möglichst lange zu erhalten. Das kompensatorische Verhalten von Seniorinnen und Senioren wird unterteilt in die **strategische**, die **taktische** und die **operationelle** Ebene (Michon, J. A., 1979).

Der Unterschied zwischen diesen Ebenen kann aufgrund des Zeitpunktes zustande kommen, zu dem die Kompensation stattfindet.

Die strategische Ebene bezieht sich auf Entscheidungen, die vor dem Antritt der Fahrt getroffen werden (z. B. wann die Fahrt angetreten und welche Route genommen wird). Diese Entscheidungen können von älteren Fahrerinnen und Fahrern ohne zeitlichen Druck getroffen werden, da sie häufig keiner beruflichen Tätigkeit mehr nachgehen müssen und somit ihre Zeit flexibler einteilen können.

Auf der taktischen Ebene streben Fahrerinnen und Fahrer durch vorweggenommene Fahrmanöver – basierend auf Kenntnissen über die subjektive Leistungsfähigkeit, das aktuell geführte Fahrzeug und den Einschätzungen hinsichtlich zukünftiger Verkehrssituationen – nach einem niedrigen Risiko während der Fahrt. Dies kann sich bspw. in Form eines größeren Sicherheitsabstands oder einer geringeren Geschwindigkeit äußern. Auf dieser Ebene ist der Zeitdruck schwach bis mäßig ausgeprägt.

Auf der operationellen Ebene erfolgt die unmittelbare Auswahl und Ausführung von Manövern zur Gefahrenabwehr und als Vermeidungsstrategie (z. B. Spurwechsel oder Ausweichen) (Schlag & Beckmann, 2013).

Bei einer Befragung aus dem Jahr 2003 (Schlag & Beckmann, 2013) wurden Seniorinnen und Senioren zu ihren kompensatorischen Fahrstrategien befragt. So konnten folgende mit dem Alter zunehmende Strategien erfasst werden:

Des Weiteren zeigt sich als eine mit dem Alter zunehmende Strategie eine gute Vorbereitung

Vermeidung von

- Schnellstraßen
- ungünstigen Straßenverhältnissen bei Eis, Schnee und Regen
- Nachtfahrten
- Rushhours
- Fahrten in unbekannten Gebieten
- Fahrten in urbanen Gebieten
- komplexen Verkehrssituationen
- Abbiegevorgängen an schwierigen Kreuzungen
- Überholvorgängen
- Fahren unter Zeitdruck
- Fahren bei Müdigkeit
- Rückwärtsfahren, wenn möglich

Entscheidung für

- Fahrten kürzerer Strecke
- langsames Fahren
- Einhalten von größerem Sicherheitsabstand
- vorsichtigeres Fahren

anstehender Fahrten. Zudem wurde neben den genannten Strategien auch die Kompensation durch das Einlegen häufigerer Pausen benannt. Ein Teil der älteren Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer ist sicherlich in der Lage, durch die genannten fahrrestriktiven Maßnahmen ihre Fahrtätigkeit der veränderten Leistungsfähigkeit anzupassen. Eine realistische Selbstwahrnehmung der eigenen Fähigkeiten ist dabei allerdings Voraussetzung für die Anwendung solcher selbstregulatorischen Praktiken.

Der andere Teil kann das eigene Fahrverhalten nicht an die veränderten sensorischen und kognitiven Fähigkeiten anpassen. Eben diesen Fahrerinnen und Fahrern muss durch weitere Maßnahmen zur Erlangung einer adäquaten Selbsteinschätzung Unterstützung in Form von Seminaren, Rückmeldefahrten, Fahrsicherheitstrainings u. a. geboten werden, um auf diese Weise die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ebenso kann Aufklärung über altersbezogene Defizite und Risiken der Verkehrsteilnahme auch im Rahmen von Schulungsmaßnahmen wie „sicher mobil“ erfolgen.

5.3. Sicherheitsrelevantes Verhalten fördern

Ältere Autofahrerinnen/Autofahrer sollten auf altersbedingte Veränderungen von Fähigkeiten, die für das Führen eines Fahrzeuges relevant sein können, angesprochen und sensibilisiert werden. Dazu zählt auch, eine angemessene Einschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit zu fördern. Grundsätzlich kann dies durch eine Beratung des Hausarztes, durch Schulungsmaßnahmen wie „sicher mobil“, durch Selbsttestungen (bspw. Online Selbsttest des DVR) oder eine adäquate Kennzeichnung fahrtüchtigkeitsbeeinflussender Medikamente erfolgen (Holte, 2018). Bestimmte Gesundheitschecks sollten regelmäßig erfolgen. Der DVR empfiehlt einen jährlichen Sehcheck für Autofahrerinnen/Autofahrer ab dem 40. Lebensjahr, einen Hörcheck ab dem 60. Lebensjahr im Zweijahres-

rhythmus, einen Reaktionscheck für über 60-Jährige in regelmäßigen Abständen und einen regelmäßigen Krankheitscheck für alle, die unter chronischen Erkrankungen leiden.

Auch die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining oder die Fremdeinschätzung durch eine Fahrlehrerin/einen Fahrlehrer im Rahmen einer sogenannten Rückmeldefahrt kann Aufschluss über die eigenen Fahrfähigkeiten geben (Holte, 2018). Die Nutzung bestimmter Fahrerassistenzsysteme kann für ältere Autofahrende zusätzlich unterstützend und hilfreich sein.

5.4. Fahrerassistenzsysteme

Heutzutage gehören Fahrerassistenzsysteme (FAS) wie Parksensoren zur Standardausrüstung der



meisten Mittelklassefahrzeuge. Mittels Ultraschall oder Radar wird hier der Abstand zu Hindernissen hinter oder vor dem Fahrzeug gemessen. Mittlerweile ist eine Vielzahl solcher Assistenzsysteme auch in Mittelklassefahrzeugen verbaut und nicht nur gegen Aufpreis erhältlich. Diese sind zwar nicht vordergründig für Seniorinnen und Senioren entwickelt worden, stellen aber dennoch für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine besondere Hilfestellung dar. Ein großer Teil der Systeme ist primär dafür entwickelt worden, die FahrerIn/den Fahrer bei ihren/seinen Fahraufgaben unter anderem in kritischen und sie/ihn überfordernden Situationen zu entlasten und ihre/

seine Konzentrationsfähigkeit aufrechtzuerhalten – sogenannte Sicherheitssysteme. Die anderen Systeme, die dem Komfort der FahrerIn/des Fahrers dienen, werden Komfortsysteme genannt. Im Folgenden werden wesentliche Systeme beschrieben, die der Sicherheit der FahrerIn/des Fahrers dienen (Falkenstein, Poschadel & Joiko, 2014). Die nachfolgende Beschreibung ist lediglich eine Kurzdarstellung der zum aktuellen Zeitpunkt auf dem Fahrzeugmarkt vorhandenen Assistenzsysteme.

Weitere Informationen zu FAS sind in einer Kampagne auf der Seite (<https://bester-beifahrer.de>) des DVR zu finden.

Spurwechsel- und Spurhalteassistent

Der Spurwechselassistent warnt die FahrerIn/den Fahrer vor Fahrzeugen, die sich eventuell im toten Winkel des geführten Fahrzeuges befinden können. Ist dies der Fall, erscheint in der Regel im Außenspiegel ein Signal.

Der Spurhalteassistent hingegen warnt die FahrzeugführerIn/den Fahrzeugführer beim unbeabsichtigten Verlassen des Fahrstreifens entweder akustisch, haptisch oder sogar durch gezielte Lenkeingriffe (Bremer, Destradis, Matthias & Taubert, 2018).

Adaptive Cruise Control

Wesentlich neuer, aber immer noch viel zu selten verbaut ist die Adaptive Cruise Control (ACC). Es handelt sich um ein System der Längsführung, das über eine Umfelderkennung verfügt, bei der das Fahrzeug mittels Radar den vorausfahrenden Verkehr „beobachtet“. Durch Kopplung mit einer Videokamera können genauere Vermessungen in der Längsführung vorgenommen werden, die in kritischen Situationen einen „harten“ Eingriff in das Fahrzeug ermöglichen. Die Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs wird dabei wie bei einem Tempomat geregelt. In Abhängigkeit vom vorausfahrenden Verkehr wird jedoch ein definierter Abstand eingehalten, und es wird je nach Bedarf auch gebremst oder beschleunigt.

Ziel dieses Systems ist nicht etwa die Umsetzung eines fast schon autonomen Fahrens, sondern eine Steigerung des Komforts für die FahrerIn/den Fahrer sowohl bei langen Autofahrten als auch im dichteren Stadtverkehr (Bremer, Destradis, Matthias & Taubert, 2018).

Ein großes Problem bei Fahrerassistenzsystemen stellt die Gegebenheit dar, dass sie nicht nur für ältere, sondern auch für jüngere Fahrerinnen und Fahrer teilweise schwierig zu bedienen sind. Eine Überforderung durch zu viele, auch parallellaufende Assistenten sollte daher vermieden werden. Dennoch stellen FAS für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eine große Hilfe dar und sollten daher in der Verkehrssicherheitsarbeit thematisiert werden.



Auf der Internetseite <https://bester-beifahrer.de/profiltest> hat man die Möglichkeit, herauszufinden, welcher Assistent sich besonders für die persönlichen Bedürfnisse eignet.

Parkassistent

Wird der Parkassistent aktiviert, suchen Ultraschallsensoren automatisch nach einer passenden Lücke. Ist ein geeigneter Parkplatz gefunden, berechnet das System den Weg in die Lücke und übernimmt das Lenken. Nur Gas geben und bremsen muss der Fahrer selbst – und selbst das übernehmen schon manche Systeme.

Besonders im dichten Innenstadtverkehr wird so Stress vermieden. Der Parkassistent kann durch eine oder mehrere Kameras unterstützt werden. Eine Rückfahrkamera und die bildliche Darstellung erlauben den Überblick über den Nahbereich des Hecks. Sind mehrere Kameras montiert, wird ein Bild aus der „Vogelperspektive“ oder eine Rundumsicht angezeigt, das die nahen Objekte auf allen Seiten des Fahrzeugs abbildet (DVR, 2019).

Fernlichtassistent

Fahrten bei Dämmerung und Dunkelheit lassen sich sehr gut durch den Fernlichtassistenten unterstützen. Ab einer bestimmten Geschwindigkeit schaltet er das Fernlicht automatisch ein. Beim Erkennen vorausfahrender oder entgegenkommender Fahrzeuge blendet er automatisch wieder ab (Bremer, Destradis, Matthias & Taubert, 2018).

6. Emotionen und Gefühle

Emotionen und Gefühle gehören zum Alltag. Besonders im Straßenverkehr können ihre Auswirkungen aber zu gefährlichen Situationen führen. Sie beeinflussen unser Denken und Handeln und können damit einen Einfluss auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr haben.



Emotionen sind mehr als nur Gefühle. Es wird nicht etwa nur Angst empfunden, sondern auch körperlich erlebt. Beispielsweise können Emotionen den Herzschlag oder Blutdruck erhöhen. Zu den wichtigsten Emotionen zählen Angst und Furcht, Freude, Zufriedenheit und Euphorie, Ärger, Wut und Zorn, Kränkung, Aggression, Trauer und Kummer sowie Gelassenheit und Souveränität. Sie alle können Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. So können beispielsweise enge Autobahnbaustellen, das Überholen auf Landstraßen oder das Fahren bei schlechtem Wetter angstaussendend sein. Oftmals sind sich die Betroffenen ihrer Ängste durchaus bewusst und meiden Fahrten

auf Strecken, die diese Emotionen auslösen. Zu empfehlen ist es jedoch, sich mit seinen Ängsten aktiv auseinanderzusetzen. Speziell ausgebildete Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer können an dieser Stelle Unterstützung leisten.

Aber nicht nur Angst, auch Euphorie kann im Straßenverkehr gefährlich werden. Denn sie ist vor allem mit einer reduzierten Aufmerksamkeit und nachlassender Selbstkontrolle verbunden. Im Straßenverkehr sollte man sich daher selbst gut beobachten.

Ärger, Wut und Zorn hat jeder schon einmal erlebt, der aktiv am Straßenverkehr teilnimmt. Hat man auf der Autobahn ein dicht auffahrendes Fahrzeug hinter sich, kann man den Fahrstreifen wechseln oder selbst schneller werden. Da die Menschen in den unterschiedlichen Fahrzeugen nicht miteinander reden können, schaukeln sich die Gefühle oft auf und münden vielfach in weiteren Provokationen oder riskanten Fahrmanövern, die der Verkehrssicherheit in dieser Situation nicht zuträglich sind.

Konzentrationsstörungen und Vergesslichkeit sind oft Begleiterscheinungen von Trauer und Kummer. Eine reduzierte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr kann die Folge sein.

Gelassenheit hingegen wird im Straßenverkehr oft verlangt. Im Straßenverkehr jederzeit Gelassenheit und Souveränität an den Tag zu legen, auch in schwierigen und stressigen Situationen, ist nicht einfach. Die eigene Persönlichkeit spielt hier eine wichtige Rolle. Aber auch ausgeglichene Personen, die ruhig sind und sich nicht beirren lassen,



Weitere Informationen
zu Emotionen im Straßenverkehr
sind auf der Seite
[www.risiko-check-emotionen.de/
emotionen-und-verkehrssicher-
heit.html](http://www.risiko-check-emotionen.de/emotionen-und-verkehrssicherheit.html) des DVR zu finden.



können auch mal dünnhäutig und gereizt sein. Es kommt immer darauf an, wie es einem gerade gesundheitlich, beruflich und privat geht.

Emotionen und Gefühle begleiten uns täglich. Sie wirken sich auf das individuelle Verhalten im Straßenverkehr aus und können damit ein Risiko für Verkehrsunfälle sein. Um die eigenen Emotionen gut im Griff zu haben, sollte man bereit sein, Verkehrssituationen nicht nur aus der eigenen Perspektive, sondern auch vom Standpunkt anderer zu betrachten. Darüber hinaus sollte man sich von anderen Verkehrsteilnehmenden in keiner Situation provozieren oder gar zu riskantem Verhalten verleiten lassen. Nur mit Aufmerksamkeit und Gelassenheit im Straßenverkehr kommt man sicher an sein Ziel!

Dies gilt gleichermaßen für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, die Wut, Zorn oder Angst gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern empfinden können, z. B. dadurch, dass sie von einer Autofahrerin/einem Autofahrer geschnitten oder ausgebremsst wurden. Angst kann auch die Fahrradfahrerin/der Fahrradfahrer empfinden, der beim Überqueren einer Kreuzung durch eine abbiegende Autofahrerin/einen abbiegenden Autofahrer gefährdet wird. Somit ist bei allen Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmern wichtig, die eigenen Emotionen und Gefühle wahrzunehmen, zu interpretieren und in den „Griff“ zu bekommen (DVR, 2019).

7. Mythen im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr können kritische Situationen oder Unfälle nicht nur durch die in den bisherigen Ausführungen genannten Gründe entstehen, sondern auch durch fehlende Kenntnisse der Verhaltensregeln im Straßenverkehr. Im Nachfolgenden werden daher die größten Mythen exemplarisch dargestellt.

Immer Blinken beim Einfahren in den Kreisverkehr!

An Einmündungen von Kreisverkehren mit Vorfahrt für den Verkehr auf der Kreisfahrbahn ist bei der Einfahrt in den Kreisverkehr die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig (vgl. § 8 Absatz 1a Satz 1 und 2 der Straßenverkehrs-Ordnung, StVO). Damit wird die in der Praxis vor allem in kleinen Kreisverkehren immer wieder aufgetretene Unsicherheit zur Zeichensetzung ausgeräumt, dass der Kreisverkehr möglicherweise bereits an der nächsten Abfahrt verlassen werden soll.

Beim Einfädeln auf die Autobahn gilt das Reißverschlussverfahren!

Das Einfädeln auf eine Autobahn erfordert insbesondere bei erhöhtem Verkehrsaufkommen gegenseitige Rücksichtnahme. Der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn hat aber die Vorfahrt (vgl. § 18 Absatz 3 StVO). Danach darf der Einfahrende nicht darauf vertrauen, dass ihm das Einfädeln ermöglicht wird, auch wenn das für ihn persönlich ärgerlich erscheint. Notfalls muss er anhalten. Jedenfalls kann man sich nicht auf § 7 Absatz 4 StVO berufen, nach dem das Einordnen nach dem sog. Reißverschlussverfahren zu erfolgen hat.

Wer auffährt, ist immer schuld!

Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen (vgl. § 3 Absatz 1 Satz 1 und 2 StVO). Nach § 4 Absatz 1 Satz 1 und 2 StVO muss der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Wer vorausfährt, darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.

Im Straßenverkehr reicht manchmal schon ein kurzer Moment der Unachtsamkeit, um einen Auffahrunfall zu verursachen. Folglich liegt die Vermutung nahe, dass bei einem solchen Unfall stets die Auffahrende/der Auffahrende schuld hat. Doch dem ist nicht so, denn den Vorausfahrenden kann ebenso eine Mitschuld treffen. Wird ohne triftigen Grund plötzlich und unerwartet gebremst, liegt die Schuld nicht zu 100 % bei der Auffahrenden/dem Auffahrenden (§ 4 Absatz 1 S. 2 StVO & § 315 b StGB, 2019).

Auf der Autobahn gilt ein Mindesttempo von 60 km/h!

Die Annahme, dass man auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen mindestens 60 km/h schnell fahren müsste, ist nicht korrekt!

Was wäre im Fall eines Staus, bei schlechter Sicht oder ungünstigen Verkehrsverhältnissen?

Zwar gilt nach § 18 Absatz 1 Satz 1 StVO, dass Autobahnen (Zeichen 330.1) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden dürfen, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Dies bedeutet aber nicht, diese Geschwindigkeit mindestens oder permanent fahren zu müssen. Oft ist es empfehlenswert, die Geschwindigkeit dem Verkehrsfluss anzupassen. Es darf also nicht daraus geschlossen werden, dass Fahrerinnen/Fahrer grundlos in einer die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehr gefährdenden, geringen Geschwindigkeit unterwegs sein dürfen. Gegen die StVO verstößt auch, wer ohne triftigen Grund durch langsames Fahren den Verkehr behindert (vgl. § 3 Absatz 2 StVO).

Nach einem Unfall dürfen beteiligte Fahrzeuge nicht bewegt werden!

Auch das richtige Verhalten bei Unfallsituationen ist nicht immer anzutreffen. So ist es ein klassischer Auto-Mythos, dass Unfallbeteiligte ihre Fahrzeuge immer in der Positionierung des Unfalls stehen lassen müssen.

Nach einem Verkehrsunfall hat, wer daran beteiligt ist, u. a. unverzüglich zu halten, den Verkehr zu sichern und bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren, sich über die Unfallfolgen zu vergewissern und Verletzten zu helfen. Unfallspuren dürfen nicht beseitigt werden, bevor die notwendigen Feststellungen getroffen worden sind (vgl. § 34 StVO).

An einer Ampel mit Grünpfeilschild darf rechts abgebogen werden, ohne anzuhalten!

Das Grünpfeilschild ist als Verkehrszeichen in vielen Städten etabliert. Nach dem Anhalten ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist. Wer ein Fahrzeug führt, darf nur aus dem rechten Fahrstreifen abbiegen. Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist (vgl. § 37 Absatz 2 Nummer 1 StVO). Der Grünpfeil darf also nicht mit dem grünen Leuchtpfeil einer Ampel gleichgesetzt werden. Bei Rot und Grünpfeilschild muss das Fahrzeug zuerst vor der Haltelinie vollständig zum Stillstand gekommen sein, bevor dann ggf. nach rechts abgebogen werden darf.

Die sog. Rettungsgasse muss gebildet werden, sobald die Rettungskräfte kommen!

Die Bildung einer sog. Rettungsgasse ist besonders wichtig, da sie Leben retten kann. Sie bietet Polizei-, Rettungs- und Hilfsfahrzeugen einen schnellen und direkten Weg zur Unfallstelle. Die Annahme, man müsse sie erst bei heranfahrenden Einsatzfahrzeugen bilden, ist falsch.

Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, müssen diese Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden (vgl. § 11 Absatz 2 StVO). Denn das Bilden einer freien Gasse mit stehenden Fahrzeugen ist fast unmöglich und kostet im Notfall wertvolle Zeit.

Rechts Überholen ist immer verboten!

Das ist nicht ganz richtig. Zwar ist grundsätzlich links zu überholen (vgl. § 5 Absatz 1 StVO). In einigen bestimmten Fällen gelten aber abweichende Regelungen.

Hier einige Beispiele: Wenn auf der Fahrbahn für eine Richtung eine Fahrzeugschlange auf dem jeweils linken Fahrstreifen steht oder langsam fährt, dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen (vgl. § 7 Absatz 2a StVO).

Nach Anlage 2 lfd. Nr. 70 StVO empfehlen Pfeile, sich rechtzeitig einzuordnen und in Fahrstreifen nebeneinander zu fahren. Fahrzeuge, die sich eingeordnet haben, dürfen auch rechts überholt werden. Innerhalb geschlossener Ortschaften – ausgenommen auf Autobahnen (Zeichen 330.1) – dürfen Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t auf Fahrbahnen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung (Zeichen 296 oder 340) den Fahrstreifen frei wählen. Dann darf rechts schneller als links gefahren werden (vgl. § 7 Absatz 3 StVO).

Wer die abknickende Vorfahrtsstraße geradeaus verlässt, muss blinken!

Das ist falsch. Wer der abknickenden Vorfahrtsstraße folgt, muss grundsätzlich blinken. Verlässt hingegen jemand die abknickende Vorfahrtsstraße geradeaus, darf nicht geblinkt werden. Hierbei gibt es immer wieder Missverständnisse, die zu kritischen Situationen führen können. Aus diesem Grunde ist eine eindeutige Kommunikation mit anderen beteiligten Verkehrsteilnehmenden wichtig (vgl. Anlage 3 lfd. Nr. 2.1 StVO, § 9 StVO).

Wer betrunken ist, kann beruhigt mit dem Fahrrad nach Hause fahren!

Der Genuss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln ist in Verbindung mit dem Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr, unabhängig vom Verbot, äußerst gefährlich. Daher weichen viele Personen auf öffentliche Verkehrsmittel aus. Wer sich aber dazu entscheidet, mit dem Rad zu fahren, geht ein hohes Risiko für sich und alle weiteren Beteiligten ein.

Die 0,5 Promillegrenze gilt zwar nur für Fahrerinnen und Fahrer von Kraftfahrzeugen, nicht aber für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Eine Strafbarkeit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer kann aber bereits ab 0,3 Promille gegeben sein, wenn die Betroffenen Fahrunsicherheiten aufweisen (relative Fahruntüchtigkeit). Ab 1,6 Promille wird bei Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern von einer absoluten Fahruntüchtigkeit ausgegangen, die die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) nach sich zieht und gleichzeitig den Straftatbestand der „Trunkenheit im Verkehr“ nach § 316 des Strafgesetzbuches erfüllt.

Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen überall die Fahrbahn überqueren!

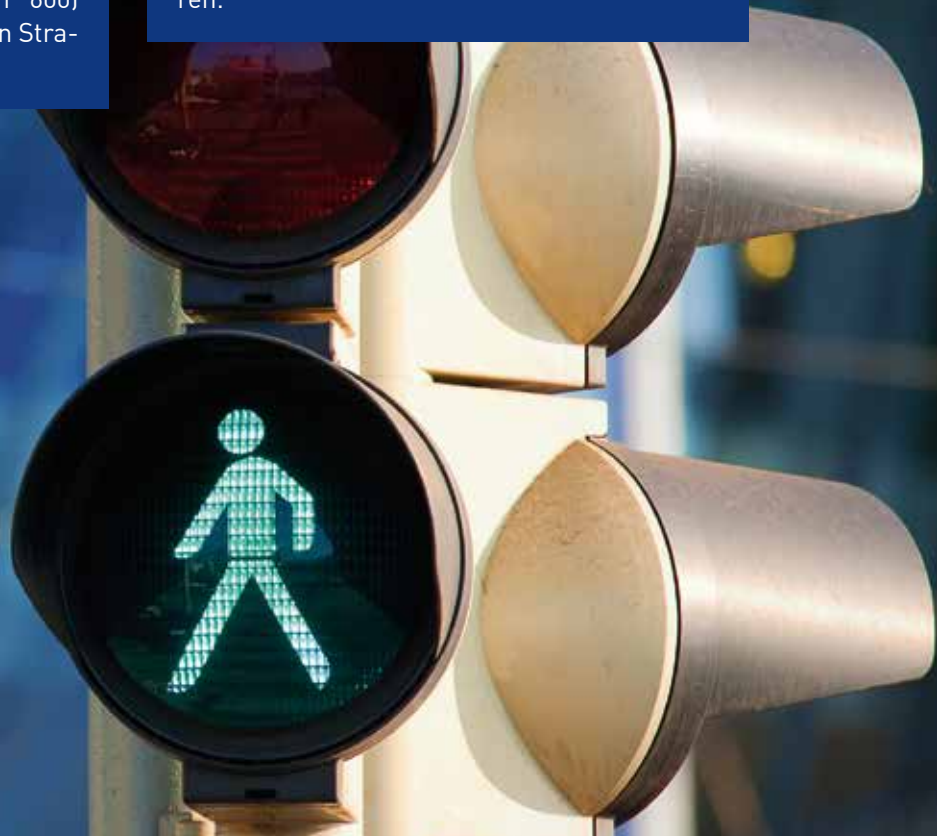
Das ist falsch. Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen nicht überall die Fahrbahn überqueren. Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten. Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten.

Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen. Wer zu Fuß geht, darf Absperrungen, wie Stangen- oder Kettengeländer, nicht überschreiten. Absperrschranken (Zeichen 600) verbieten das Betreten der abgesperrten Straßenfläche (vgl. § 25 StVO).

Rad Fahrende müssen stets den Radweg benutzen!

Es kommt immer wieder vor, dass sich Rad Fahrende und zu Fuß Gehende im Straßenverkehr in die Quere kommen. Ebenso verhält es sich im Bezug von Rad Fahrenden zu Auto Fahrenden. Sind Sie der Auffassung, dass Rad Fahrende den vorhandenen Radweg stets nutzen müssen? Auch dies ist ein Irrtum.

Rad Fahrende dürfen die Fahrbahn benutzen, solange ein vorhandener Radweg nicht mit Zeichen 237 – blauer Hintergrund mit weißem Fahrradpiktogramm – beschildert ist (vgl. § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO). Ist ein gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg vorhanden (Zeichen 240 oder 241), muss auch dieser von Rad Fahrenden benutzt werden. Anders sieht dies jedoch bei einem durch Zusatzzeichen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg aus; diesen dürfen Rad Fahrende benutzen. Sie können jedoch auch auf der Fahrbahn fahren.



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Durchschnittlicher Fahrerlaubnisbesitz nach Jahrgängen	13
--	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerung im Alter ab 67 Jahren	11
Abbildung 2: Fahrerlaubnisbesitz nach Alter und Geschlecht	13
Abbildung 3: Fahrerlaubnisbesitz der 72- bis 79-Jährigen nach Erhebungsjahren und Geschlecht	14
Abbildung 4: Verunglückte über 65 Jahre im Jahr 2017	25
Abbildung 5: Verunglückte zu Fuß Gehende über 65 Jahre im Jahr 2017	25
Abbildung 6: Verunglückte über 65 Jahre	27
Abbildung 7: Fehlverhalten von Rad- und Pedelec Fahrenden	27
Abbildung 8: Anteil der Altersgruppen an zurückgelegten Fahrrad- und Pedelecwegen im Jahr 2017	28
Abbildung 9: Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern bei Unfällen mit Personenschaden	29
Abbildung 10: Unfälle mit Pedelecs 2014 verglichen mit 2017	31
Abbildung 11: Insgesamt verunglückte ältere Menschen (65+) bei Straßenverkehrsunfällen	34
Abbildung 12: Fehlverhalten von älteren Menschen (65+) als Fahrende von Personenkraftwagen 2017	35



Literaturverzeichnis

- Bakaba, J. E., Ortlepp, J.** (2010). Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Hg. v. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin (Unfallforschung der Versicherer).
- Birck, S.** (2011). Potenziale und Risiken älterer Kraftfahrer mit Unfällen und ihre Darstellung in der Lokalpresse. Inaugural-Dissertation. Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität. Bonn: Philosophischen Fakultät. Online verfügbar unter <http://hss.ulb.uni-bonn.de/2011/2540/2540.pdf>. Zuletzt geprüft am 15.07.2019.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** (Hg.) (2017). Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin: Publikationsversand der Bundesregierung.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** (2018). Mobilität in Deutschland (MiD). Ergebnisbericht. Bonn. (Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen. FE-Projektnummer 70.904/15).
- Bremer, H., Destradis, A., Matthias, E., Taubert, L.** (2018). Technik. Für Fahrlehrer II: Degener (Fachwissen B/BE).
- Falkenstein, M., Poschadel, S., Joiko, S.** (2014). Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit, M 248).
- Falkenstein, M., Karthaus, M.** (2017). Fahreignung im höheren Lebensalter, Sensibilisieren – Erfassen – Fördern. Stuttgart: W. Kohlhammer, Hg. Johannes Pantel und Rupert Püllen, Altersmedizin in der Praxis.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.** (2010). Unfallforschung kompakt. Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Berlin.
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.** (2014). Unfallforschung kompakt. Neues Risiko Pedelec? Berlin.
- Heer, E.** (2018). Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs. Praxisbaustein. Unter Mitarbeit von Torsen Buchmann und Kai Schulte. (Hg.) Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Berlin.
- Hoffmann, H., Wipking, C., Blanke, L., Falkenstein, M.** (2013). Experimentelle Untersuchung zur Unterstützung der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen für ältere Kraftfahrer [Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0378/2010]. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Fahrzeugtechnik (F). F 86).
- Holte, H.** (2018). Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr. Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen [Bericht zum Forschungsprojekt FE F1100.4315008]. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Reihe M: Mensch und Sicherheit. M 285).
- Johannsen, H., Müller, G.** (2013). Anpassung von Kraftfahrzeugen an die Anforderungen älterer Menschen auf Basis von Unfalldaten. In: Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann (Hg.). Mobilität und demografische Entwicklung. Köln: TÜV Media GmbH (Mobilität und Alter. 07).
- Karthaus, M., Willemssen, R., Joiko, S., Falkenstein, M.** (2015). Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit. Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.364/2009. Bremen, Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Reihe M: Mensch und Sicherheit. M 254).
- Kocherscheid, K., Rietz, C., Poppelreuter, S., Riest, N., Müller, A., Rudinger, G., Engin, T.** (2007). Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren. Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. M 184).

Michon, J. A. (1979) Dealing with danger. Summary report of a workshop in the Traffic Research Center. Niederlande Groningen: State University.

Pottgießer, S. (2012). Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA). Unter Mitarbeit von Kleinemas, U., Dohmes, K., Spiegel, L., Schädlich, M., Rudinger, G. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit. M 228).

Rudinger, G., Haverkamp, N., Mehlis, K., Falkenstein, M., Hahn, M., Willemssen, R. (2015). Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit. M 256).

Schlag, B. (2008). Einleitung: Wie sicher sind die Älteren im Straßenverkehr? In: Bernhard Schlag (Hg.). Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter. Köln: TÜV Media GmbH (Mobilität und Alter, 03).

Schlag, B., Beckmann, K. J. (2013) Einleitung: Demografische Entwicklung und zukünftige Mobilität. In: Bernhard Schlag und Klaus J. Beckmann (Hg.). Mobilität und demografische Entwicklung. Köln: TÜV Media GmbH (Mobilität und Alter, 07).

Schlag, B., Beckmann, K. J. (Hg.) (2013). Mobilität und demografische Entwicklung. Eugen-Otto-Butz-Stiftung. Köln: TÜV Media GmbH (Mobilität und Alter, 07).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2017). Verkehrsunfälle 2016. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2018a). Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2018b). Verkehrsunfälle 2017. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2019). „Bevölkerung im Wandel: Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung“ am 27. Juni 2019 in Berlin. Statement.

Internetquellen:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2019). Bester Beifahrer – Kampagne zu Fahrerassistenzsystemen. <https://bester-beifahrer.de>. Zuletzt geprüft am 15.07.2019.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2019). Emotionen im Straßenverkehr. <https://www.risiko-check-emotionen.de>. Zuletzt geprüft am 15.07.2019.

Kraftfahrt-Bundesamt (2019). Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im ZFER am 1. Januar 2019 nach Geschlecht, Lebensalter und Fahrerlaubnisklassen. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/2019_fe_b_geschlecht_alter_fahrerlaubniskl.html?nn=652036. Zuletzt geprüft am 15.07.2019.

Kuratorium Gutes Sehen e.V. (2019). Gas geben - mit Umsicht: Gutes Sehen im Straßenverkehr. <https://www.sehen.de/sehen/sehen-im-strassenverkehr/>. Zuletzt geprüft am 28.04.2019.

II. Das Programm „sicher mobil“

... soll älteren
Menschen helfen,
ihre sichere
Mobilität zu
erhalten.



1. Vorstellung des Programms

Der demografische Wandel stellt die Verkehrssicherheitsarbeit vor neue Herausforderungen. Die zunehmende Alterung der Gesellschaft lässt den Anteil der am Straßenverkehr teilnehmenden älteren Personen deutlich steigen.

Dies wirft verschiedene Fragen auf: Wie lässt sich eine bedürfnisgerechte und zugleich sichere Mobilität im Alter gestalten? Oder welche individuellen Leistungen können erwartet und welche gesellschaftlichen Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden? Fragen, die das Programm „sicher mobil“ nicht in ihrer Gänze beantworten kann; aber es kann sicherlich einen Teil dazu beitragen, die sichere Mobilität von Seniorinnen und Senioren möglichst lange zu erhalten, um somit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten.

1.1. Zielsetzung des Programms

Zielsetzung des Programms ist die Erhaltung einer sicheren Mobilität älterer Menschen. Dies soll durch das nachstehende Programm in Veranstaltungsform erreicht werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen insbesondere in ihrer Fähigkeit gefördert werden,

- ihre Mobilität selbst zu gestalten (als zu Fuß Gehende, Fahrrad- und Pedelec-fahrende, ÖPNV-Nutzende oder Autofahrende),
- die eigene Leistungsfähigkeit einzuschätzen,
- individuelle Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln
- und möglichst empathisch mit anderen Verkehrsteilnehmenden umzugehen.

Weitere inhaltsbezogene Teilziele werden in der Beschreibung des jeweiligen Moduls aufgeführt. Hierzu muss betont werden, dass es sich nicht um einen zweiten theoretischen Unterricht wie in der Fahrschule handelt. Die Module sind zwar thematisch unterschiedlich gegliedert und enthalten fahrschulbezogene Aspekte, zielen aber dennoch

nicht darauf, dass die Teilnehmenden überwiegend „neues“ Wissen erwerben. Ziel ist es vielmehr, dass die teilnehmenden Personen ihre eigene Situation und die daraus entstehenden Verhaltensweisen zutreffend einschätzen und Rückschlüsse auf bereits vergangenes und auf zukünftiges Verhalten ziehen können.

1.2. Zielgruppe

Das Programm „sicher mobil“ richtet sich primär an Verkehrsteilnehmende im Alter von 65 Jahren und älter. Allerdings sind jüngere Teilnehmende selbstverständlich nicht ausgeschlossen. „sicher mobil“ fokussiert auf aktive Verkehrsteilnehmende, ganz gleich, ob sie zu Fuß, mit dem Rad oder Pedelec, dem ÖPNV oder dem eigenen Auto unterwegs sind. Nicht selten kommt es vor, dass der/die Lebens- oder Ehepartner/in verstirbt und die hinterbliebene Person ihre Mobilität wieder neu entdecken muss. Da sich das Programm nicht nur an Fahrerlaubnisbesitzerinnen und Fahrerlaubnisbesitzer wendet, können folglich auch Personen ohne Fahrerlaubnis teilnehmen.

1.3. Konzept

Konzeptuell ist „sicher mobil“ als modulares Programm ausgerichtet. Die Dauer einer Veranstaltung ist auf 90 Minuten festgelegt und wird in der Regel von einer/einem Moderierenden durchgeführt. Allgemein wird der Begriff „Moderatorin/Moderator“ für die Durchführende/den Durchführenden der „sicher mobil“ Veranstaltung verwendet. Diese Bezeichnung ist erstmals unabhängig von der Moderationsmethode.

Der Moderatorin/dem Moderator ist es möglich, zu einzelnen Themen einen Experten oder eine Expertin für bestimmte Fragen in die eigene Veranstaltung einzuladen (siehe Durchführungsbestimmungen). Nichtsdestotrotz muss die Moderatorin/der Moderator die gesamte Zeit der Veranstaltung anwesend sein. Dies kann beispielsweise eine Apothekerin oder ein Apotheker zum Thema „Medikamente im Straßenverkehr“ oder eine lokale Fahrradhändlerin/ein Fahrradhändler zum Thema „Das verkehrssichere und seniorengerechte Fahrrad oder Pedelec“ sein.

Die Teilnehmerzahl muss mindestens 8 Personen betragen (Voraussetzung für Abrechnung der Aufwandsentschädigung) und soll 20 Personen nicht überschreiten. Als am vorteilhaftesten erweist sich eine Anzahl von 12 bis 14 Personen.

Die Ausrichtung von „sicher mobil“ als modulares Programm ermöglicht es, thematisch auf die Bedürfnisse der jeweiligen Gruppe einzugehen und das passende Modul auszuwählen. Die Durchführung aller Veranstaltungen zu verschiedenen Zeitpunkten schließt dies nicht aus. Die Veranstaltungen

Die einzelnen Module sind:



Fußgängerinnen und Fußgänger
Kapitel 3.1.



Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer
Kapitel 3.2.



ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer
Kapitel 3.3.



**Autofahrerinnen und Autofahrer:
in der Stadt**
Kapitel 3.4.



**Autofahrerinnen und Autofahrer:
höhere Geschwindigkeiten**
Kapitel 3.5.



**Autofahrerinnen und Autofahrer:
Dunkelheit, Wind und Wetter**
Kapitel 3.6.

können in Vereinen, öffentlichen Einrichtungen oder in Fahrschulen durchgeführt werden. Um den Aufwand für die Moderatorin/den Moderator möglichst gering zu halten, haben sich die Autorinnen und Autoren dieses Programms bewusst gegen die Umsetzung der Veranstaltungen mit Hilfe eines Beamers und ähnlicher, mit weiteren Kosten verbundener Moderationsmedien entschieden. Daher kommt dieses Programm mit einem kleinen Repertoire an Medien aus und verweist auf die Nutzung unterschiedlicher Methoden. Allerdings schließt der Veranstaltungsverlauf die Nutzung eines Beamers nicht gänzlich aus. Bei der Visualisierung der aktuellen Verkehrsregelungen bietet sich ein Beamer weiterhin an. Mögliche Kurzpräsentationen müssen allerdings selbstständig und eigenverantwortlich erstellt werden.

Zur Grundausrüstung jedes Moderierenden sollten dennoch Marker bzw. dicke Stifte, Moderationskarten in verschiedenen Farben und, wenn möglich, ein Flipchart gehören. Eine nähere Beschreibung der für „sicher mobil“ benötigten Methoden und Medien wird nachstehend dargestellt. Die Module selbst bestehen aus einer Modulbeschreibung, den zu erreichenden Zielen und einem Ablaufplan in tabellarischer Form. Der Ablaufplan beinhaltet nicht nur Regieanweisungen, sondern auch mögliche Fragen (und Antworten), die während der Durchführung gestellt werden können.

Bei den anzuwendenden Sozialformen handelt es sich hauptsächlich um Moderation sowie um Gruppen- und Einzelarbeit. Das Lehrgespräch wird oft mit hoher Lehrerlenkung verknüpft, was allerdings nicht zwingend notwendig ist. Das Lehrgespräch ist vor allem gut geeignet, um einen Problemzusammenhang aus der Sicht der Lehrenden zu erarbeiten. Einzelarbeit kann zur Erarbeitung, Vertiefung und Ergebnissicherung genutzt werden. Die Gruppenarbeit eignet sich gut, um das selbstständige Denken und Arbeiten zu fördern – aber auch, um Themen zu erarbeiten oder zu vertiefen.

Die Autorinnen und Autoren von „sicher mobil“ möchten allerdings betonen, dass Abweichungen von den jeweiligen Verlaufsplänen selbstverständlich möglich und durchaus erwünscht sind. Die

Gruppen sind teilweise sehr unterschiedlich und kommen mit verschiedenen Bedürfnissen zu den Veranstaltungen. Die Aufgabe eines Moderierenden sollte es daher sein, eine bedarfsgerechte Veranstaltung zu gestalten und die maximale Unterstützung für die Teilnehmenden zu gewährleisten.

Aufbau aller Module

Die Veranstaltungen sind von ihrer Konzeption immer nach dem gleichen Muster aufgebaut.

Vorstellung: Zu Beginn stellt sich der Moderator/die Moderatorin der Gruppe vor.

Erarbeitung des Bausteins: Anschließend wird das Thema Mobilität im Alter im Allgemeinen und speziell für den jeweiligen Baustein kurz thematisiert. Danach wird mittels Fragen das Thema bearbeitet, im Speziellen die spezifischen Gefahren, welche zu diesem Baustein/Thema auftreten können. Die anschließenden Folgen und vor allem die Vermeidungsstrategien, welche die Verhaltensweisen darstellen, sollen möglichst konkret besprochen werden.

Didaktische Reserven: In jeder Planung findet sich ein Block „didaktische Reserven“. Um die Zeitplanung flexibel zu halten, gibt es an diesen Stellen für die Moderierenden die Möglichkeit, Reserven einzubauen. Bei der didaktischen Reserve handelt es sich um eine Zusatzaufgabe, die genutzt werden kann, falls die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer deutlich schneller fertig sind als geplant. Die Aufgabe muss also nicht zwingend eingesetzt werden.

Informationsblock: Auf diesen Teil folgt der Informationsblock. In diesem Block geht es darum, Informationen zu Regeln des Straßenverkehrs zu besprechen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden informiert, tauschen sich aus und reflektieren ihnen altbekannte Regeln.

Sicherheitsbotschaft: Zum Abschluss formulieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Sicherheitsbotschaft. In jedem Modul werden in Form eines Fazits Sicherheitsbotschaften mit den Teilnehmerinnen/den Teilnehmern erarbeitet und festgehalten. Sicherheitsbotschaften oder auch Verkehrssicherheitsbotschaften sind Tipps und Hinweise, die der Umsetzung des jeweiligen Modul-inhaltes und folglich der Verkehrssicherheit dienen.

Allgemeingültiger Aufbau aller Module:



2. Methoden und Medien

2.1. Methoden

Im weiteren Verlauf werden die Methoden angesprochen und erläutert, die im Programm im Rahmen der Verlaufspläne eingeplant sind.

2.1.1. Moderation

Bei der Moderation handelt es sich um eine teilnehmendenorientierte Methode, bei der die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer die Experten sind und die Moderationsleiterin/der Moderationsleiter die Aufgabe hat, die Aussagen und Beiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu lenken, zu leiten, zu visualisieren, zu strukturieren und durch die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer bewerten zu lassen.

Ziel der Methode

Das Ziel der Moderation ist die gemeinsame Erarbeitung eines Themas, der Austausch der Teilnehmenden untereinander. Die Informationen fließen aufgrund des Wissensstandes und der Erfahrungen der Teilnehmenden innerhalb der Gruppe. Durch den gemeinsamen und gegenseitigen Austausch der Teilnehmenden untereinander sollen diese gegenseitig voneinander profitieren. Vor allem geht es darum, im Bereich der Einstellung zu arbeiten.

Ablauf der Methode

Die Moderatorin/der Moderator gibt ein Thema, eine Aufgabe, eine Fragestellung vor. Anschließend sammelt sie/er mit den Teilnehmenden zusammen deren Beiträge zum Thema. Damit alle wissen, worüber gerade gesprochen wird, werden die Beiträge auf Karten geschrieben und sichtbar für alle aufgehängt. Die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer können zum Ende der Sammlung die Beiträge strukturieren. Für die einzelnen Kategorisierungen der Moderationskarten können dann Namen und Bezeichnungen gefunden werden, um die Zusammenhänge deutlich hervorzuheben. Die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer bewerten daraufhin die einzelnen Kategorien anhand unterschiedlicher Kriterien, wie z. B. Umsetzbarkeit oder Wichtigkeit. Abschließend formuliert die Teilnehmergruppe anhand der Bewertung ein Fazit für die Gesamthematik.

Rolle der Moderatorin/des Moderators

Die Aufgabe der Moderatorin/des Moderators ist es, die Gruppe zu lenken und zu leiten, das Gesamtziel im Auge zu behalten und alle Teilnehmenden mit einzubeziehen, wobei sie/er sich völlig neutral verhält und sich nicht zwingend inhaltlich beteiligt. Die Aufgabe besteht darin, das Gesamtziel und die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer im Auge zu behalten.



Die Moderation ist eine teilnehmendenorientierte Methode. Ihr Schwerpunkt besteht darin, die Bedürfnisse und Belange der Teilnehmenden zu erarbeiten und zu thematisieren.

2.1.2. Fragen und fragend entwickeln

Ziel der Methode

Die Methode „Fragen und fragend entwickeln“ verfolgt die Zielsetzung, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu aktivieren und zu motivieren und deren Erfahrungs- und Wissensschatz zu erkunden und abzufragen. Somit kann sich die Teilnehmerin/der Teilnehmer aktiv mit einbringen. An die Voraussetzungen der Teilnehmenden kann die Moderatorin/der Moderator die neuen Informationen anknüpfen.

Ablauf der Methode

Die Moderatorin/der Moderator stellt offene Fragen, um den Teilnehmerinnen/den Teilnehmern die Möglichkeit zu geben, möglichst vielfältige Informationen wiederzugeben. Zu Beginn stellt die Moderatorin/der Moderator eine Frage, die am besten sehr allgemein formuliert sein sollte. Die anschließenden Fragen bauen systematisch aufeinander auf. Die gesamte Thematik wird mittels einer Fragenkette erarbeitet und die Antworten auf die Fragen ergeben wiederum neue Fragen. Somit bleiben alle am Geschehen beteiligt.

Rolle der Moderatorin/des Moderators

Die Aufgabe der Moderatorin/des Moderators besteht vor allem darin, offene, gezielte, empfänger- und empfängerinnenorientierte Fragen zu stellen und anschließend abzuwarten, welche Antworten gegeben werden.

Wichtig ist hierbei, aktiv zuzuhören, um das Maximum an Informationen zu dem Thema zu sammeln. Die Informationen aus den Antworten werden von der Moderatorin/dem Moderator erfasst, verarbeitet und/oder wieder in die Gruppe gegeben. Am besten ist es, die Informationen visuell festzuhalten. Somit können alle Teilnehmerinnen/alle Teilnehmer immer wieder Bezüge herstellen, sich aufeinander beziehen und Querverbindungen erkennen und artikulieren. Auch sollte den Befragten aufmerksam zugehört und eine verbale oder nonverbale Rückmeldung gegeben werden. Hierbei ist es besonders wichtig, rauszuhören, was die Teilnehmerin/der Teilnehmer mitteilen möchte und welche Informationen weiterhin in der Nachricht stecken könnten.



Die Methode „Fragen/fragend entwickeln“ eignet sich dazu, die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer zu öffnen und möglichst vielfältige Informationen aus der Gruppe zu sammeln.

2.1.3. Zurufsammlung

Ziel der Methode

Ziel der Methode „Zurufsammlung bzw. Ideen sammeln“ und strukturieren ist das Visualisieren und Festhalten vielfältiger Beiträge von Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Es werden vielzählige unterschiedliche Informationen gesammelt und zusammengestellt. Alle Teilnehmenden können sich einbringen. Gerade zu Beginn eines Themas erfüllt diese Methode den Anspruch, einen Überblick über das gesamte Thema zu bekommen.

Ablauf der Methode

Die Moderatorin/der Moderator sammelt zu einer Fragestellung die Beiträge der Teilnehmerinnen/der Teilnehmer auf einem Flipchart oder auf Karten. Dabei kann die Sammlung völlig frei sein, das heißt unstrukturiert, oder die Beiträge werden von der Moderatorin/dem Moderator direkt strukturiert visualisiert bzw. auf einer Pinn- oder einer Magnettafel angebracht. Das Sammeln der Beiträge kann per Zuruf oder reihum geschehen. Anschließend werden die Beiträge strukturiert. Die Form

der Struktur kann von der Moderatorin/dem Moderator vorgegeben werden. Es können jedoch auch Vorschläge der Teilnehmerinnen/der Teilnehmer genutzt werden, um eine Struktur in die Sammlung zu bekommen. Die eigentliche Beschäftigung mit der Thematik findet über die Auseinandersetzung mit der Zuordnung statt.

Rolle der Moderatorin/des Moderators

Die Moderatorin/der Moderator hat die Aufgabe, die Beiträge zu notieren bzw. an ein Darstellungsmedium (Whiteboard, Magnettafel) anzubringen. Beim Aufschreiben der Beiträge kommt es im Sinne der Moderationstechnik darauf an, die Aussagen der Teilnehmerinnen/der Teilnehmer möglichst wortgenau zu notieren. Aus diesem Grunde ist es besonders wichtig, genau zuzuhören und auch nachzufragen. Die konkrete Formulierung einer Aussage oder eines Stichpunkts kann im weiteren Verlauf der Veranstaltung entscheidend sein, um die erwünschten Ziele bei den Seniorinnen und Senioren zu erreichen.



Die Methode „Zurufsammlung“ eignet sich dazu, die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer speziell zu Beginn eines Themas zu öffnen und ihnen zu verdeutlichen, welche Themenbereiche sich hinter einer Überschrift verstecken.

Die Informationen werden nach der Sammlung anhand unterschiedlicher Kriterien geordnet.

2.1.4. Gruppenarbeit

Ziel der Methode

Gruppenarbeit oder auch -unterricht wird hauptsächlich genutzt, um Seminare methodisch aufzulockern. Gruppenarbeit setzt ein gewisses Maß an sozialen sowie sprachlichen Kompetenzen bei den Teilnehmenden voraus. Die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer tauschen untereinander Informationen aus und informieren sich gegenseitig. In einer kleinen Gruppe ist es für die Teilnehmenden meist einfacher, sich einzubringen.

Ablauf der Methode

Gruppenarbeit ist eine Sozialform des Unterrichts, bei der eine zeitlich begrenzte Teilung des Teilnehmerkreises in mehrere Gruppen, die aus nicht mehr als 4 Personen bestehen sollten, durchgeführt wird. Der durch die Moderatorin/den Moderator gestellte Arbeitsauftrag wird in der Gruppe bearbeitet und deren Arbeitsergebnisse werden in einer späteren Phase der Veranstaltung vorgestellt. Wichtig ist dabei, dass im besten Fall keine gruppen-

gleichen Arbeitsaufträge vergeben werden, sondern immer nur gruppenungleiche. Die einzelnen Gruppen bekommen jeweils unterschiedliche Arbeitsaufträge und Fragestellungen. Eine Gruppe zum Beispiel setzt sich mit den Gefahren des Fahrradfahrens auseinander und die andere Gruppe überlegt sich Strategien, wie sie eine Fahrradtour sicher gestalten können. Die Ergebnisse werden anschließend von den einzelnen Gruppen strukturiert vorgestellt und in der Gesamtgruppe abgeglichen. Somit wird ein gesamtes Thema in einzelnen sozialen Arbeitsformen bearbeitet.

Rolle der Moderatorin/des Moderators

Die Rolle der Moderatorin/des Moderators besteht darin, die Gruppen einzuteilen, die Arbeitsaufträge nachvollziehbar zu formulieren, während der Durchführung einer Gruppenarbeit betreuend zur Seite zu stehen, Fragen zu beantworten und Zeitdurchsagen vorzunehmen. Die/der Moderierende sollte die Gruppen inhaltlich nicht beeinflussen.



Die Methode „Gruppenarbeit“ ist eine Sozialform, die sich insbesondere dazu eignet, alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer Gruppe in den Veranstaltungsverlauf zu integrieren.

Sie lebt von der Heterogenität der Teilnehmenden und fördert die Kooperationsfähigkeit.



2.1.5. Visualisierung von Inhalten

Bei der Visualisierung werden während der Veranstaltung Inhalte, Beiträge, Skizzen usw. gemeinsam mit den Teilnehmenden entwickelt. Die Moderatorin/der Moderator schreibt oder skizziert die Tafelbilder erst während der Veranstaltung. Es handelt sich infolgedessen nicht um bereits vorgefertigte Produkte. Die Teilnehmerinnen/die Teilnehmer können den Entstehungsprozess nachvollziehen und sich bei der Gestaltung mit einbringen. Wichtig ist eine erkennbare Struktur innerhalb der Visualisierung.

2.1.6. Veranschaulichung von Inhalten

Im Gegensatz zur Visualisierung sind Veranschaulichungen bereits fertige Erzeugnisse. Dies können Tafelbilder, Flipcharts oder digitale Präsentationen sein. Die Moderatorin/der Moderator hat diese also bereits vor Beginn der Veranstaltung hergestellt. Dennoch schließt dies eine Veränderung der Produkte während des Unterrichts nicht aus.

2.1.7. Punktabfragen und Bewertungen

Haben Sie mit der Gruppe Inhalte erarbeitet, bspw. Lösungen oder Strategien, sollten diese

individuell von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer bewertet werden. Die Bewertung kann dabei unterschiedliche Formen haben. Die Punktabfrage bspw. ist eine effektive Methode zur Abfrage eines Feedbacks von Seiten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Diese sollte genutzt werden, um unterschiedliche Positionen/Themen zu visualisieren, indem Sie die Teilnehmenden zwecks Abstimmung/Positionierung bitten, eine bestimmte Anzahl an Klebepunkten den Arbeitsergebnissen/Themen zuzuordnen, die vorher an Flipchart oder Moderationswand notiert wurden. Die Klebepunkte können alle oder zum Teil verbraucht und beliebig gesetzt werden. Die am höchsten bepunkteten Ergebnisse können u.a. als weitere Arbeitsschwerpunkte für den Verlauf der Veranstaltung (bspw. kritische Situationen) oder als individuelles Ziel/Ergebnis für die einzelnen Teilnehmerinnen und Teilnehmer dienen.

Die verbale Bewertung von Arbeitsergebnissen durch die Teilnehmenden ist ebenso denkbar und dient dem Ziel, die individuellen Lösungen der einzelnen Veranstaltungsteilnehmerinnen und -teilnehmer in Erfahrung zu bringen. Zudem fokussiert eine Bewertung das zuvor gesetzte Ziel.

2.1.8. Blitzlicht

Diese Methode kann sowohl in der Einstiegs- als auch in der Reflexionsphase genutzt werden. Die Teilnehmenden äußern sich kurz zu einer vorgegebenen Frage. Eine Blitzlichtrunde hat folgende Regeln: Jede/jeder Teilnehmer/-in darf nur maximal einen Satz oder ein Wort zu der Frage sagen – sonst wäre es kein Blitzlicht mehr. Es findet während der Blitzlichtrunde keine Diskussion statt, die Stimmungen und Meinungen bleiben stehen. Auch die Moderatorin oder der Moderator darf während der Runde keine Fragen zu dem Gesagten stellen. Nach dem Blitzlicht kann über die Ergebnisse gesprochen werden oder sie bleiben so im Raum stehen.

Variante

Eine Variante ist das dokumentierte Blitzlicht, bei dem die Moderatorin/der Moderator die Äußerungen auf ein Flipchart oder eine Pinnwand schreibt. Dabei sollten die Blitzlichtregeln eingehalten werden.

Dauer: ca. 3 bis 10 Minuten, je nach Gruppengröße und Teilnehmerart.



2.1.9. Verkehrssicherheitsbotschaften



Verkehrssicherheitsbotschaften (im weiteren Verlauf als „Sicherheitsbotschaft“ benannt) sind spezifische Lernziele, die in Abhängigkeit zur Mobilitätsform stehen und am

Ende jedes Moduls mit den Teilnehmenden definiert werden. Bei der Definition der Sicherheitsbotschaften ist zudem ein verstärktes Augenmerk auf die Verhaltensebene der Teilnehmenden zu legen, so dass konkrete Verhaltenstipps gegeben werden können. Eine Sicherheitsbotschaft fixiert somit das Lernergebnis eines Moduls und gibt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern sinnvolle Tipps zur Erhaltung ihrer eigenen Mobilität.

2.2. Medien

Die Mediendidaktik beschäftigt sich mit dem sinnvollen Einsatz von Medien in Lehr- und Lernprozessen. Hierbei ist entscheidend, wie der Einsatz unterschiedlicher Medien das Lehren, Lernen und Motivieren besser und effizienter gestalten kann.

Wichtig ist, dass das Medium zum Lernenden, zum Moderierenden, zum Ziel und zum Inhalt passt. Hauptsächlich geht es darum, Inhalte optisch, akustisch, audiovisuell und haptisch zu unterstützen und darzustellen. Medien erleichtern auch die Informationsaufnahme, das Erhöhen der Behaltensleistung und die Aktivierung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Wer aktivierter Informationen aufnimmt, behält diese auch besser.

2.2.1. Moderationskarten

Moderationskarten können für unterschiedliche Methoden und Zwecke in der Veranstaltung eingesetzt werden, wie z. B. für die Moderation, ein Brainstorming und das Sammeln und Strukturieren von Ideen. Die Ideen der Teilnehmenden können individuell auf den Karten festgehalten werden, um im weiteren Verlauf der Veranstaltung damit arbeiten zu können. Die Ideen gehen nicht verloren, sondern können konkret besprochen werden.

Allerdings kommt es bei der Nutzung von Moderationskarten darauf an, verschiedene Kartensfarben zu verwenden. Denn jede Farbe hat für die



Betrachtenden immer eine bestimmte Aussage. Die Autoren empfehlen daher die oben abgebildeten Kartenfarben.

Es kommt allerdings nicht nur auf die Farbwahl, sondern auch auf die Schrift (leserlich, Größe und Schriftart) an. Zusätzlich sollte eine Tafel oder eine Pinnwand zur Verfügung stehen, um die Karten aufzuhängen. Alternativ können die Karten in einem Stuhlkreis auch für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sichtbar auf den Boden gelegt werden.

2.2.2. Flipchart

Flipcharts lassen sich vielseitig einsetzen, vor allem lassen sich Charts zu bestimmten Themen

vorab vorbereiten, in der Veranstaltung einsetzen und im Verlauf situativ ändern. Auf dem Flipchart gibt es viele Möglichkeiten der Visualisierung, wie z. B. Text, Karten und Bilder. Es können die Ergebnisse von Arbeitsaufträgen oder gemeinschaftlichen Erarbeitungen festgehalten werden, und ein Vor- und Zurückblättern ist möglich, um Ergebnisse immer wieder abzurufen und nachvollziehbar zu machen.

Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass fertige Flipcharts für weitere Besprechungen und zur Reflexion wiederverwendet und hinterher aufbewahrt werden können.

3. Darstellung der Module



3.1. Modul: Fußgängerinnen und Fußgänger

Dieses Modul richtet sich an Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die überwiegend zu Fuß unterwegs sind.



3.1.1. Modulbeschreibung

Viele Unfälle zwischen Autofahrerinnen/Autofahrern und Fußgängerinnen/Fußgängern ereignen sich beim Überqueren von Fahrbahnen. In diesem Modul geht es darum, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gezielt Gedanken machen, an welchen Stellen sie wann und wie als Fußgängerinnen/Fußgänger gefährdet sind, welchen Einfluss sie darauf haben und wie sie sich selbst schützen können. Selbst wenn sie als Autofahrerinnen/Autofahrer und Radfahrerinnen/Radfahrer nicht mehr am Verkehr teilnehmen können, haben sie als Fußgängerinnen/Fußgänger immer noch die Möglichkeit, mobil zu bleiben und aktiv am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Vor allem ist die Kombination aus „Zu-Fuß-unterwegs-sein“ und der „Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ für viele ältere Menschen eine attraktive Alternative.

Zunächst ist es wichtig, die Thematik allgemein zu betrachten und anschließend die einzelnen Themen auf das konkrete Lebensumfeld der Fußgängerinnen und Fußgänger zu übertragen. Von Bedeutung ist es auch, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu aktivieren, um sie zum selbstständigen Analysieren von Verkehrsverhalten und kritischen Situationen anzuregen.

Zum Ende des Moduls werden die wichtigsten Informationen zur Straßenverkehrsordnung vermittelt, um ein Verständnis für die einzelnen Regelungen zu schaffen und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf den aktuellen Stand zu bringen.

Das Vorgehen hierbei ist einfach. Sie arbeiten zunächst mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Bedeutung von Mobilität im höheren Alter heraus. Erfragen Sie, wann, wo und wie oft Ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu Fuß unterwegs sind. Heben Sie die Bedeutung unterschiedlicher Verhaltensweisen für das Unfallgeschehen hervor, indem Sie Ihre Darstellung durch aktuelle Unfallzahlen (siehe Teil I, Kapitel 3, „Ältere Menschen als Fußgängerinnen und Fußgänger“) stützen. Arbeiten Sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern heraus, welche kritischen Situationen sie bereits als Fußgängerinnen und Fußgänger

erlebt haben. Geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Zeit, um die Erlebnisse zu schildern. Wichtig ist hierbei, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Wahrnehmung und Einschätzung kritischer Situationen zu sensibilisieren. Nicht immer werden diese Situationen als solche erkannt.

Deshalb ist es wichtig, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im nächsten Schritt mögliche entstehende Gefahren sammeln zu lassen. Kern hierbei ist es, herauszuarbeiten, wie sie diese Gefahren vermeiden können.

Schließen Sie das Modul mit einem gemeinsamen Fazit zu den Gemeinsamkeiten und empfohlenen Verhaltensweisen ab. Fordern Sie von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer ein kurzes „Blitzlicht“ ein.

3.1.2. Kompetenzziele

- 1) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sensibilisiert für das System Straßenverkehr und für die Problematik kritischer Situationen zwischen dem fahrenden Verkehr und den Fußgängerinnen und Fußgängern.
- 2) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich der Gefahren bewusst, die für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als Fußgängerinnen oder Fußgänger entstehen können.
- 3) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann Ursachen für gefährliche Situationen von Fußgängerinnen und Fußgängern im Straßenverkehr erkennen.
- 4) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer hat Strategien entwickelt, um gefährliche Situationen unterschiedlicher Ursachen zu vermeiden.
- 5) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich ihrer/seiner persönlichen Leistungsfähigkeit bei Situationen im Straßenverkehr als Fußgängerin oder Fußgänger bewusst.

3.1.3. Ablaufplan

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓ •	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen die Moderatorin/den Moderator und das Thema kennen.	(1) Einstieg/Begrüßung Stellen Sie sich kurz vor. Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer stellen sich vor. Name, Herkunft Erwartungen an die Veranstaltung Stellen Sie kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor.	Blitzlicht
10 ↓	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigene Einschätzung mitteilen.	(2) Einführung ins Thema Vorstellung des Themas der Veranstaltung <i>„Was bedeutet für Sie Mobilität als Fußgängerin/Fußgänger?“</i> Information für die Moderatorin/den Moderator In diesem Baustein soll zentral das Thema „Fußgängerinnen und Fußgänger“ bearbeitet werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen sich Gedanken machen, welche Gefahren sich für sie als zu Fuß Gehende ergeben können, welche Unfälle dadurch entstehen können und mit welchen Strategien und Maßnahmen sie diesen Gefahren entgegenwirken können.	Fragen
	Sammeln Sie mit ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in schriftlicher Form (Karte oder Flipchart) die Anlässe, bei denen sie zu Fuß unterwegs sind. Differenzieren Sie nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	<i>„Wo sind Sie zu Fuß unterwegs?“</i> <i>„Zu welchen Anlässen und Situationen sind Sie zu Fuß unterwegs?“</i> Differenzierung nach Freizeit, Alltag und Urlaub. <i>„Wie häufig sind Sie zu Fuß unterwegs?“</i> <i>„Welche Wege/Strecken nutzen Sie?“</i>	Fragen Zurufsammlung Visualisierung 01 (siehe Seite 73) Fragen
•	Bitte die Zahlen dem Teil I des Handbuches entnehmen. Eventuell veranschaulichen oder visualisieren Sie die genannten Zahlen.	Präsentation Unfallstatistik: <i>„Was sind Ihrer Meinung nach typische Unfallschwerpunkte älterer Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer, wenn sie zu Fuß unterwegs sind?“</i> Gegenüberstellung der Unfallzahlen, Daten und Fakten, Arten der Unfälle <i>„Welche Ursachen können sich hinter diesen Zahlen verbergen?“</i>	Fragen Weitere Informationen Teil I, Kapitel 3.1.

Sammeln Sie unterschiedliche Situationen.	(3) Schwerpunkt: Fußgängerinnen und Fußgänger <i>„Welche kritischen Situationen ergeben sich für ältere Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer als Fußgängerinnen und Fußgänger?“</i> • Überqueren der Fahrbahn • Hohe Bordsteinkante (z.B. mit dem Rollator) • Spannungsverhältnisse mit Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern auf Radwegen und Fahrradschutzstreifen	Fragen Zurufsammlung Visualisierung
Lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die einzelnen Punkte nach Häufigkeit sortieren. Bitten Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ihre Situation durch einen Klebepunkt individuell zu bewerten. An welchen Stellen haben Sie persönlich die meisten kritischen Situationen erlebt?	<i>„Welche kritischen Situationen haben Sie bereits erlebt? Wo?“</i> • An Kreuzungen – beim Überqueren der Fahrbahn • An Fußgängerüberwegen • An Ampeln • An Überquerungshilfen • An Bahnübergängen • Auf Parkplätzen (z.B. bei Supermärkten)	Fragen Punktabfrage Visualisierung 02 (siehe Seite 74) Optional: Binden Sie die beigefügten Bilder in Ihre Fragen ein.
Thematisieren Sie Aspekte der Leistungsfähigkeit, der Gesundheit und der Emotionen.	• Aspekte der Leistungsfähigkeit • Aspekte der Emotionen • Aspekte der Gesundheit	Fragen Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 3.1.
Wählen Sie anhand der geklebten Punkte eine Situation aus. Hierbei sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erkennen, an welchen Stellen Fehlverhalten zu kritischen Situationen führen kann.	<i>„Welche Gefahren können in diesen Situationen entstehen?“</i> • Unerwartete Verhaltensweisen auf beiden Seiten • Abruptes Abbremsen des Autofahrenden • Fehlentscheidungen • Kritische Situationen	Zurufsammlung Visualisierung 04 (siehe Seite 77)
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen die Ursachen der Gefahren erkennen.	<i>„Welche Ursachen können sich dahinter verbergen?“</i> • Müdigkeit, Einschränkungen der Fitness • Falsche Einschätzungen • Falsche Regelkenntnis/falsches Wissen • Mangelnde Reaktionsfähigkeit • Mangelnde Reaktionsgeschwindigkeit • Falsche Einschätzung der potenziellen Gefahr	Fragen Zurufsammlung

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
	Fordern Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf, sich Gedanken über mögliche Vermeidungsstrategien und Lösungen zu machen.	<i>„Wie können diese Gefahren im Vorfeld vermieden werden?“</i> → <i>Strategien zur Vermeidung von Gefahren</i> • Planung von Uhrzeiten • Strecken – wo und wie komme ich am ungefährlichsten an mein Ziel? • Gute Vorbereitung • Regelmäßiger Gesundheitscheck • Situatives Einschätzen der eigenen Fitness • Realistische Einschätzung, was ich mir individuell zutrauen kann • Unterstützung organisieren • Individuelle und situative Einschätzung des Fitnesszustands	Fragen Zurufsammlung
		Individuelle Bewertung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Lösungsstrategien und Hilfsmöglichkeiten	Fragen Bewertung
	Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer sollen aus der Anzahl der genannten Strategien kritisch herausfiltern, welche Strategien individuell hilfreich und realisierbar sind. Nehmen Sie wieder Bezug auf die Themen Leistungsfähigkeit, Gesundheit und Emotionen.	<i>„Welche der oben genannten Strategien sind für Sie hilfreich und umsetzbar?“</i> <i>„Welchen Nutzen könnten Sie von dieser Strategie/Lösung haben?“</i> <i>„Welche Probleme könnten in der Umsetzung auftreten?“</i> • z. B. schwierige Wege und kritische Verkehrssituationen <i>„Wie können Sie diese Probleme lösen?“</i> • Individuell: z. B. bestimmte Strecken nur in Begleitung machen <i>„Wer könnte Ihnen dabei helfen?“</i> • z. B. Pflegedienste bieten Hilfen an/Familienmitglieder fragen Didaktische Reserve: Schilderung einer individuellen Situation durch eine Teilnehmerin oder einen Teilnehmer. <i>„Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“</i> <i>Welche Strategien erscheinen Ihnen sinnvoll?“</i>	Fragen Visualisierung



Fassen Sie die wichtigsten Informationen über die Regeln zusammen und reagieren Sie individuell auf die Nachfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.	(4) Informationen über die Regelungen für zu Fuß Gehende <i>Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn</i> • Grundsatz: „Nur an geeigneten Stellen überqueren – ansonsten nur mit besonderer Vorsicht und Rücksicht“ • Verhalten an Ampeln/Fußgängerampeln (z. B. Wartezeiten an Ampeln, Linksabbieger) • Verhalten am Fußgängerüberweg • Kann ich? Müssen die anderen warten? „Gemeinsam und miteinander“ • Verhalten bei Überquerungshilfen • Sichtbarkeit bei Dunkelheit und Dämmerung und bei schlechten Wetterverhältnissen durch Kleidung und Reflektoren • Verhalten beim Überqueren mit dem Rollator • Geeignete Stellen zum Überqueren • Blickkontakt zu den anderen Verkehrsteilnehmern suchen	Erklären Visualisieren Veranschaulichen
	<i>Verhalten auf dem Gehweg</i> • Sichere Bereiche auf dem Gehweg – Abstände • Vorausschauendes Verhalten • An der Hauswandseite laufen • Auffällige Kleidung oder Reflektor-Bänder nutzen	
	<i>Verhalten beim Überqueren von Bahnübergängen</i> • Kontrolle und Beobachtung • Entfernungen und Abstände einschätzen • Kontrollblick • Auf Schienenverlegung beim Überqueren achten • Blickrichtung	
Erstellen Sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gemeinsam individuelle Checklisten zum Thema „Zu Fuß unterwegs“, die Aspekte der Gefährdungsbeurteilung und konkrete Verhaltensvorschläge zu den Themen Sichtbarkeit, Sicherheit, Gepäck, Planung der Strecke usw. beinhalten. Die Checkliste sollte dabei auf einem Flipchart visualisiert werden.	Checkliste „Zu Fuß unterwegs“ • Hilfestellungen (z. B. bei Einkäufen) • Streckenplanungen und Zeit einplanen • Begleitpersonen für bestimmte Strecken • Fahrdienste in Anspruch nehmen • Blickkontakt suchen	Fragen Visualisierung 05 (siehe Seite 78)



Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
↓ •	Beenden Sie die Sequenz mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lassen Sie ein gemeinsames Fazit/eine Sicherheitsbotschaft formulieren.	Sicherheitsbotschaft  • Als Fußgänger/in verhalte ich mich eindeutig, damit die anderen mich sehen und mit mir rechnen können. • Ich Sorge für Sichtbarkeit durch Nutzung retroreflektierender Kleidung. • Ich nutze Überquerungshilfen und Fußgängerüberwege oder Ampeln zum sicheren Überqueren der Fahrbahn. • Ich bewege mich vorausschauend, um kritische Situationen zu vermeiden.	Veranschaulichung
5 ↓ •	Finden Sie einen gemeinsamen Abschluss und stellen Sie die Gemeinsamkeiten heraus. Bedanken Sie sich für das rege Interesse und die Mitarbeit und geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Möglichkeiten an die Hand, wo sie sich in Zukunft informieren können.	(5) Abschluss <i>„Wo können Sie sich auch in Zukunft informieren?“</i> • Medien: Zeitschriften • DVR, ADAC, DW • Fahrschulen	Fragen Blitzlicht
		Verabschiedung	

3.1.4. Zusatzunterlagen



Komplexe Kreuzungssituation mit verschiedenen Verkehrsträgern und Herausforderungen!

Lichtsignalanlage, Gefahren durch Missachtung!





Schwierige Straßenverhältnisse durch Eis und Schnee, nicht geräumte Verkehrswege bergen große Risiken für alle am Verkehr Teilnehmenden!

Älterer Verkehrsteilnehmer mit eingeschränkter Beweglichkeit!





Wo und zu welchen Anlässen
sind Sie zu Fuß unterwegs?

Freizeit

- Sport
- Spaziergänge
- mit dem Hund

Alltag

- Besorgungen
- Arzt
- Einkäufe

Urlaub

- Wanderungen
- Ausflüge

Zu Fuß gehende ältere Menschen

Situation	Was ist passiert?	Häufigkeit
Kreuzungen	● Fast-Unfall: Autofahrer/in hat mich nicht gesehen ● gestolpert (Bordsteinkante) ● zwischen parkenden Autos übergegangen und fast mit Radfahrer/in zusammengestoßen	//// // ###
Ampeln	● nicht rechtzeitig über die Fahrbahn gekommen ● Ampelschaltung zu schnell ● Abbiegende haben mich übersehen	// ### //



Situation	Was ist passiert?	Häufigkeit
Bahn- übergang	• über Schienen gestolpert • Zug nicht rechtzeitig gehört • nichts gesehen	//// // ///
Fußgänger- überwege	• zu schnell fahrende Autos • Rad-/Autofahrende sind vorbeigefahren	//// ### ///
Überquerungs- hilfen	• gestolpert • zu schnell fahrende Autos • Rollerfahrer/in hat Autos überholt	//// ###



Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu Fuß

Welche Gefahren?

- *unerwartete Verhaltensweisen auf beiden Seiten*
- *abruptes Bremsen*
- *Fehlentscheidungen*

Welche Vermeidungsstrategien können in diesen Situationen helfen?

- *Streckenplanung*
- *gute Vorbereitung*
- *situatives Einschätzen der eigenen Fitness*
- *Unterstützung organisieren*



Zu Fuß gehende ältere Menschen

Situation KREUZUNG



parkende
Autos

übersichtliche
Strecken suchen

falsche
Einschätzung

helfen lassen

Unübersichtlichkeit

zu kurze
Grünphasen

Situation AMPELN

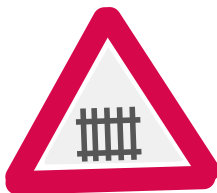


zu langsam

Belag
rutschig

weitere
Rotphase
abwarten

Situation BAHNÜBERGANG



Stolperstelle
Schienen

helfen lassen

Unübersichtlichkeit

nur beschränkte
Bahnübergänge

Situation FUSSGÄNGER- ÜBERWEG



LKW Sicht

Blickkontakt
suchen

Geschwindigkeit der
heraufzufahrenden Autos

warten



Ihre individuelle CHECKLISTE „zu Fuß unterwegs“

- ✓ Hilfestellungen organisieren
- ✓ Streckenplanungen
- ✓ Begleitpersonen
- ✓ Fahrdienste
- ✓ ...



→ Sowjetisches Ehrenmal
im Treptower Park 1450m
→ Archenhold Sternwarte 700m
→ Rathaus Treptow 150m

Neue Krugallee

14-4

LV
21
M



3.2. Modul: Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Dieses Modul richtet sich an Veranstaltungsteilnehmende, die noch regelmäßig mit dem Rad oder Pedelec unterwegs sind oder es wieder sein wollen.



3.2.1. Modulbeschreibung

In diesem Modul geht es darum, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gezielt Gedanken machen, an welchen Stellen und in welchen Situationen sie wann und wie als Radfahrende gefährdet sind, welchen Einfluss sie darauf haben und wie sie sich selbst schützen können. (Bitte beachten Sie die Fortbildungsmöglichkeiten für Moderierende auf Seite 161, Praxisbaustein „Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs“).

Mobil sein bis ins hohe Alter bedeutet Unabhängigkeit, soziale Integration und Gesundheitschance. Allerdings ist es wichtig, dass die Teilnehmenden ihren Anteil und ihre Verantwortung an kritischen Situationen im Straßenverkehr nachvollziehen und verstehen können. Das Thema „Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer und Mobilität“ ist zunächst allgemein zu betrachten. Anschließend sind die Themenbereiche auf die persönliche Lebenssituation der Teilnehmenden zu beziehen.

Das Vorgehen ist hierbei wie folgt: Sie arbeiten zunächst mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Bedeutung von Mobilität mit dem Fahrrad/Pedelec heraus. Erfragen Sie, wann, wo und wie oft Ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit dem Fahrrad/Pedelec unterwegs sind, differenziert nach Urlaub und Freizeit bzw. Alltag. Heben Sie die Bedeutung von Fehlverhalten und kritischen Situationen für das Unfallgeschehen hervor, indem Sie Ihre Argumentation durch aktuelle Unfallzahlen stützen (siehe Teil I, Kapitel 4 „Ältere Menschen als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende“).

Arbeiten Sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern heraus, welche kritischen Situationen sie mit dem Fahrrad/Pedelec oder mit anderen Fahrrad Fahrenden erlebt haben. Geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dafür Zeit, um die Erlebnisse zu schildern.

Für die Situationen auf dem Fahrrad lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im nächsten Schritt mögliche entstehende Gefahren sammeln. Kern ist hierbei, herauszuarbeiten, wie sie diese

Gefahren vermeiden können. Lassen Sie in Kleingruppen eine Checkliste mit möglichen Verhaltenstipps vorbereiten und von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer subjektiv bewerten.

Räumen Sie der Gruppe auch Zeit für Fragen zu Fahrrad und Pedelec bezüglich neuer Regelungen ein.

Schließen Sie das Modul mit einem gemeinsamen Fazit bezüglich der Gemeinsamkeiten und einheitlichen Verhaltensweisen ab. Fordern Sie von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer ein kurzes „Blitzlicht“ ein.

3.2.2. Kompetenzziele

- 1) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die Gefahren, die im Straßenverkehr für ältere Verkehrsteilnehmerinnen oder Verkehrsteilnehmer als Radfahrerinnen oder Radfahrer entstehen können, und kann diese einschätzen.
- 2) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich seiner persönlichen Leistungsfähigkeit bei Situationen im Straßenverkehr als Radfahrer/-in bewusst.
- 3) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann Vermeidungsstrategien für kritische Situationen im Straßenverkehr für Radfahrerinnen und Radfahrer entwickeln.
- 4) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer hat Strategien entwickelt, um gefährliche Situationen unterschiedlicher Ursachen zu vermeiden.
- 5) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann das Spannungsverhältnis aus Perspektive der Radfahrer/-innen mit allen anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern einschätzen und beurteilen.
- 6) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die aktuellen Regelungen und Schutzmaßnahmen für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr.

3.2.3. Ablaufplan

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓ •	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen die Moderatorin/den Moderator und das Thema kennen.	(1) Einstieg/Begrüßung Stellen Sie sich kurz vor. Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer stellen sich vor. Name, Herkunft Erwartungen an die Veranstaltung Stellen Sie kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor.	Blitzlicht
15 ↓	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigene Einschätzung mitteilen.	(2) Einführung ins Thema Vorstellung des Themas der Veranstaltung <i>„Was bedeutet für Sie Mobilität als Fahrradfahrerin/Fahrradfahrer?“</i> Information für die Moderatorin/den Moderator In diesem Baustein soll zentral das Thema „Rad- bzw. Pedelecfahren“ bearbeitet werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen sich Gedanken machen, welche Gefahren sich für sie als Radfahrerinnen oder Radfahrer ergeben können. Hierbei handelt es sich vor allem um die Wechselwirkung der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer untereinander und um das sich daraus ergebende Spannungsverhältnis. Wichtig ist hierbei, zu erkennen, dass sich die Radfahrerinnen und Radfahrer häufig den Verkehrsraum Fahrbahn mit anderen teilen, woraus sich wiederum andere Gefahren ergeben können.	Fragen
	Sammeln Sie mit ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in schriftlicher Form (Karte oder Flipchart) die Anlässe, bei denen sie zu Fuß unterwegs sind. Differenzieren Sie nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	<i>„Wo sind Sie als RadfahrerIn/Radfahrer unterwegs?“</i> <i>„Zu welchen Anlässen und Situationen benutzen Sie Ihr Fahrrad/Pedelec?“</i> Differenzierung nach Freizeit, Alltag und Urlaub. <i>„Wie häufig sind Sie mit dem Fahrrad/Pedelec unterwegs?“</i> <i>„Welche Wege/Strecken nutzen Sie?“</i>	Fragen Zurufsammlung Visualisierung 01 (siehe Seite 94) Fragen

•	Bitte die Zahlen dem Teil I des Handbuchs entnehmen. Eventuell veranschaulichen oder visualisieren Sie die genannten Zahlen.	Präsentation Unfallstatistik: <i>„Was sind Ihrer Meinung nach typische Unfallsauffälligkeiten älterer Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer?“</i> Vorstellung der Unfallzahlen, Daten und Fakten, Arten der Unfälle <i>„Welche Ursachen können sich hinter diesen Zahlen verbergen?“</i>	Fragen Erklären Weitere Informationen Teil I, Kapitel 4.1.
45 ↓	Bitte lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich in Gruppen zusammenfinden, um die Themen zu bearbeiten. Geben Sie die Arbeitsaufträge in die Gruppen. Wenn Sie 4 Gruppen haben, bekommen je 2 Gruppen die gleichen Aufträge. Hierbei sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erkennen, wie die verschiedenen Situationen unterschiedliche Verhaltensweisen nach sich ziehen. Begleiten Sie bitte die Gruppen bei der Erarbeitung der unterschiedlichen Themenbereiche. Stehen Sie zur Seite ohne einzugreifen, wenn es nicht relevant ist.	(3) Schwerpunkt: Radfahrerinnen und Radfahrer in den unterschiedlichen Situationen, differenziert nach Freizeit, Urlaub und Alltag Gruppe 1: Arbeitsauftrag „Freizeit und Urlaub“  „Sie gestalten Ihre Freizeitaktivitäten gerne auch mit Ihrem Fahrrad/Pedelec.“ <i>Wie nutzen Sie Ihr Fahrrad/Pedelec in der Freizeit? Wie nutzen ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrer Freizeit ihr Fahrrad/Pedelec?“</i> Sammeln Sie bitte diese Situationen und beantworten Sie in Ihrer Gruppe anschließend folgende Fragen: • <i>Welche spezifischen Gefahren können bei älteren Radfahrerinnen und Radfahrern entstehen? Was haben Sie bereits erlebt? (rote Karten)</i> • <i>Welche Ursachen können sich hinter diesen Gefahren verbergen? (gelbe Karten)</i> • <i>Wie können Sie diese Gefahren vermeiden? (grüne Karten)</i> Formulieren Sie bitte Tipps und Hinweise, die Sie auch anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als Radfahrerinnen oder Radfahrer mitgeben möchten. Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.	Gruppenarbeit Visualisierung 02 (siehe Seite 95) Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 4. Diesen Arbeitsauftrag finden Sie auch in der entsprechenden Teilnehmerbroschüre. Veranschaulichung

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
↓	Lassen Sie bitte die zwei Gruppen ihre Ergebnisse präsentieren, fragen Sie nach, lassen Sie die Ergebnisse diskutieren und regen Sie bitte den Austausch darüber an. Durch die gemeinsame Betrachtung der Ergebnisse sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Zusammenhänge und Erfahrungen austauschen können. Bringen Sie Aspekte der Leistungsfähigkeit, Gesundheit und der Emotionen mit ein. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen allgemeingültige Tipps auch für andere ältere Rad Fahrende formulieren. Somit beschäftigen sie sich mit Lösungen, auch wenn sie diese momentan noch nicht selbst benötigen.	Gruppe 2: Arbeitsauftrag „Alltag“ „Sie gestalten Ihren Alltag mit Ihrem Fahrrad/Pedelec. <i>Wie nutzen Sie Ihr Fahrrad/Pedelec?</i> <i>Wie nutzen andere ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrem Alltag ihr Fahrrad/Pedelec?“</i> Sammeln Sie bitte diese Situationen und beantworten Sie in Ihrer Gruppe anschließend folgende Fragen: • <i>Welche spezifischen Gefahren können bei älteren Radfahrerinnen und Radfahrern entstehen? (rote Karten)</i> • <i>Welche Ursachen können sich hinter diesen Gefahren verbergen? (gelbe Karten)</i> • <i>Wie können Sie diese Gefahren vermeiden? (grüne Karten)</i> Formulieren Sie bitte Tipps und Hinweise, die Sie auch anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als Radfahrerinnen oder Radfahrer mitgeben möchten. Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit. Ergebnissicherung Individuelle Bewertung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Lösungsstrategien und Hilfemöglichkeiten „Was fällt Ihnen auf?“ „Welche Gemeinsamkeiten stellen Sie fest?“ „Was können Sie allgemeingültig zusammenfassen?“ • Aspekte der Leistungsfähigkeit • Aspekte der Emotionen • Aspekte der Gesundheit	Gruppenarbeit Visualisierung 02 (siehe Seite 95) Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 4. Diesen Arbeitsauftrag finden Sie auch in der entsprechenden Teilnehmerbroschüre. Veranschaulichung Fragen Bewertung Fragen Visualisierung 03 (siehe Seite 96) Optional: Binden Sie die beigefügten Bilder in Ihre Frage ein.
↓			

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen aus der Anzahl der genannten Strategien kritisch herausfiltern, welche Strategien individuell hilfreich und realisierbar sind. Nehmen Sie wieder Bezug auf die Themen Leistungsfähigkeit, Gesundheit und Emotionen.	Hierbei ist es wichtig, Gemeinsamkeiten festzuhalten und allgemeingültige Vermeidungsstrategien zu formulieren.	
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schildern eine konkrete Situation, um anhand dieser anschließend beispielhaft Lösungen zu finden.	Perspektivwechsel: <i>„Wo haben Sie Fehlverhalten seitens älterer Radfahrerinnen und Radfahrer erlebt?“</i> • An Kreuzungen – beim Überqueren der Fahrbahn • An Fußgängerüberwegen • An Ampeln • Beim Abbiegen • Beim Vorbeifahren und Überholen • Beim Befahren/Überqueren von Schienen und Bahnübergängen • Beim Transportieren von Ladung, wie z. B. Einkäufen • Bei Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften • Bei Fahrten in Dunkelheit Didaktische Reserve: Schilderung einer individuellen Situation durch eine Teilnehmerin oder einen Teilnehmer. <i>„Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“</i> <i>Welche Strategien erscheinen Ihnen sinnvoll?“</i>	Fragen Visualisierung Veranschaulichung Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 4.1.

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
15 	Fassen Sie die wichtigsten Informationen über die Regelungen zusammen und reagieren Sie individuell auf die Nachfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.	(4) Informationen über die Regelungen für Radfahrerinnen und Radfahrer <u>Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn</u> • Verhalten an Ampeln (z. B. Wartezeiten an Ampeln) → auf Fehlverhalten und Fehleinschätzungen von Abbiegern achten • Verhalten am Fußgängerüberweg → Absteigen vom Fahrrad/Pedelec, schieben • Sichtbarkeit bei Dunkelheit und Dämmerung und schlechten Wetterverhältnissen → Sichtbarkeit von Fahrradfahrerin/Fahrradfahrer und Fahrrad/Pedelec → gesetzliche Bestimmungen zur Beleuchtung (StVZO § 67), siehe Anhang, Kapitel III.2 <u>Verhalten auf dem Sonderweg/Radweg (gemeinsam/getrennt)</u> • Sicheres Verhalten auf dem Radweg/Sonderweg Verhalten zur Vermeidung kritischer Situationen <u>Verhalten auf der Straße innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortschaft</u> • Radwegebenutzungspflicht • Schutzstreifen und Radfahrstreifen • Rechtsfahrgebot • Richtige Straßenbenutzung • Verkehrsregeln/Vorfahrtsregeln gelten auch für Rad Fahrende • Sich selber eindeutig verhalten <u>Verhalten beim Überqueren von Bahnübergängen</u> • Kontrolle und Beobachtung: Blickrichtung erst links, dann rechts, dann wieder links • Verhalten beim Überqueren: Absteigen, gut hören und sehen, ob sich ein Zug nähert Gut darauf achten, wie sich die Fahrradreifen zu den Gleisen befinden (Winkel). Wichtig ist „quer zu den Schienen“ • Blickrichtung: Während des Überquerens weiterhin die Gleise hinsichtlich eines sich annähernden Zuges beobachten.	Erklären Veranschaulichen Visualisieren



	Erstellen Sie mit den Teilnehmerinnen/Teilnehmern gemeinsam individuelle Checklisten zum Thema „Mit dem Fahrrad unterwegs“, die Aspekte der Gefährdungsbeurteilung und konkrete Verhaltensvorschläge zu den Themen Sichtbarkeit, Sicherheit, Gepäck, Planung der Strecke usw. beinhalten. Die Checkliste sollte dabei auf einem Flipchart visualisiert werden.	Checkliste „Fahrradfahrer(-innen)“ • Streckenplanungen • Tragen Sie einen Helm • Organisation von Sonderwegen • Überquerungen planen und prüfen • Beleuchtung – Fahrrad und Kleidung • Ladungssicherung – Fahrradtaschen und Ladung	Fragen Visualisierung 04 (siehe Seite 97)
	Beenden Sie die Sequenz mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lassen Sie ein gemeinsames Fazit/eine Sicherheitsbotschaft formulieren.	Sicherheitsbotschaft • Als Fahrradfahrerin/Fahrradfahrer muss ich mich noch mehr um das Verhalten der Anderen kümmern und deren Verhalten einplanen. • Ich bin für meine Sichtbarkeit und Sicherheit verantwortlich. • Zu meinem eigenen Schutz trage ich einen Helm! • Mein neues Pedelec teste ich zunächst im verkehrsfreien Raum.	Veranschaulichung
5  	Finden Sie einen gemeinsamen Abschluss und stellen Sie die Gemeinsamkeiten heraus. Bedanken Sie sich für das rege Interesse und die Mitarbeit und geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Möglichkeiten an die Hand, wo sie sich in Zukunft informieren können.	(5) Abschluss <i>„Wo können Sie sich auch in Zukunft informieren?“</i> • Medien: Zeitschriften • DVR, ADAC, DWW • Fahrschulen • Informationsmaterialien des BMVI Verabschiedung	Fragen Blitzlicht

3.2.4. Das verkehrssichere Fahrrad: Auf die Ausstattung kommt's an.



Wer sicher unterwegs sein möchte, sollte auf die richtige Ausstattung seines Rades achten. Nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sind bestimmte Ausrüstungsteile an Fahrrädern gesetzlich vorgeschrieben.

Auch wenn Rennräder und Mountainbikes häufig ohne Beleuchtung angeboten werden, sind Sie dafür verantwortlich, dass die Sicherheitsausrüstung nachgerüstet wird. Sie sollten darauf achten, dass Ihr Rad verkehrssicher ist und zusätzliche, von Verkehrssicherheitsexperten empfohlene Ausstattungsmerkmale besitzt – zum Beispiel das Standlicht.

- 1 **Schlussleuchte** – rot, empfohlen mit Standlicht- und Bremslicht-Funktion
- 2 **Rückstrahler** – rot, nicht dreieckig, nach hinten wirkend, Kategorie „Z“

- 3 **Reflexstreifen** – weiß, ringförmig zusammenhängend an Reifenflanken oder Felgen oder in den Speichen des Vorder- und Hinterrads und/oder **Speichenrückstrahler** – gelb, zwei um 180° versetzt angebracht je Laufrad, nach den Seiten wirkend und/oder **Speichen** – je Laufrad vollständig weiß, retroreflektierend oder mit retroreflektierenden Speichenhülsen an jeder Speiche
- 4 **Rückstrahler** – gelb, zwei je Pedal, nach vorn und hinten wirkend
- 5 **Klingel** – wirkungsvoll und helltönend
- 6 **Bremsen** – zwei, unabhängig voneinander wirkend
- 7 **Scheinwerfer** – weiß, empfohlen mit Standlicht-Funktion
- 8 **Rückstrahler** – weiß, nach vorne wirkend, darf im Scheinwerfer integriert sein
- 9 **Energiequelle** – Lichtmaschine, Batterie oder wiederaufladbarer Energiespeicher

Checkliste

Laufräder und Reifen

- alle **Speichen** sitzen fest in der Felge
- die **Laufräder** haben keinen Höhen- und Seitenschlag („Acht“)
- die **Felgen** weisen keine Beschädigungen auf und sind nicht abgenutzt
- die **Reifen** sind nicht abgefahren
- die **Reifen** sind nicht rissig oder porös
- der **Luftdruck** der Reifen stimmt
- die **Ventile** stehen senkrecht zur Felge

Licht

- der **Seitenläuferdynamo** sitzt fest und ist richtig positioniert
- **Scheinwerfer** und **Rückleuchte** funktionieren
- das **Standlicht** vorn und hinten (wenn vorhanden) funktioniert
- die **Lampengläser** sind intakt und sauber
- alle **Kabel** sind eng am Rahmen verlegt und fest mit den Lampen verbunden

Reflektoren

- die **Reflexstreifen** der Reifen sind vorhanden und sauber und/oder gelbe **Speichenreflektoren** sind vorhanden und unbeschädigt und/oder retroreflektierende **Speichenhülsen/Speichen** sind vollzählig und unbeschädigt
- **Rückstrahler** sind vorhanden und unbeschädigt
- die **Pedalrückstrahler** sind sauber und intakt

Rahmen und Lenker

- das **Vorderrad** lässt sich einwandfrei vom Lenker aus einschlagen, der Steuerkopf ist nicht zu fest und wackelt nicht
- der **Lenkerschaft** sitzt fest und ausreichend tief im Rahmen
- bei Lenkern/Vorbauten: alle **Schraubverbindungen** sind fest
- der **Rahmen** weist keine Risse oder andere sichtbaren Schäden auf
- die **Griffe** lassen sich nicht verdrehen/abziehen
- **Sattel** und Sattelstütze sind richtig eingestellt und befestigt
- alle weiteren **Schrauben** sitzen fest

Bremsen

- die **Bremsklötze** sind nicht verschlissen und liegen sauber an der Felge an
- beide **Bremsen** wirken nicht zu hart und nicht zu weich
- die **Bremszüge** sind intakt, die Bremshebel lassen sich leicht ziehen
- die **Bremshebel** sitzen fest am Lenker und sind mit den Fingern gut zu erreichen

Antrieb

- **Kurbel** und **Tretlager** sind leichtgängig und spielfrei
- die **Pedale** sitzen fest in der Kurbel, drehen sich leicht und die Trittfläche ist rutschfest
- die **Schaltung** funktioniert einwandfrei
- die **Kette** ist gepflegt und besitzt genügend Spannung

Ausstattung

- die **Klingel** funktioniert
- der **Gepäckträger** sitzt fest am Rahmen
- alle **Schutzbleche** sitzen fest und schleifen nicht an den Reifen

Zubehör

- die **Luftpumpe** ist am Rad befestigt
- ein solides **Schloss** ist am Rad befestigt bzw. liegt für die Fahrt bereit
- der **Helm** weist keine Risse oder Beschädigungen auf und ist nicht älter als acht Jahre

3.2.5. Zusatzunterlagen

Gefahrsituation: Rechtsabbiegen ohne Beachtung des Radverkehrs!





Gefahrensituation: Ein- und Ausparken unter Beachtung aller anderen am Verkehr Teilnehmenden!

Gefahrsituation: Beim An- oder Rückwärtsfahren Blick in den Rückspiegel und Schulterblick nicht vergessen!





Sicheres Radfahren, aber bitte mit Helm!



Mit dem Fahrrad unterwegs. Ältere Menschen

Wo sind Sie wann mit dem Fahrrad
unterwegs?

Alltag

- > zum Kegeln
- > zum Arzt
- > zum Einkaufen
- > zu Besuchen
- > Freunde treffen
- > Besorgungen
- > in die Stadt
- > Ausflüge

Freizeit, Urlaub

- > Einkäufe vom Campingplatz
- > Radtouren
- > Besichtigungen/Ausflüge
- > Besuche



Mit dem Fahrrad unterwegs. In der Freizeit?

Gefahren?

- Stürzen
- gefährliche Überholmanöver
- Kontrolle verlieren
- ins Straucheln kommen
- zu schnell fahren

Ursachen

- gefährliche Strecken
- nicht fit genug
- zu viel Verkehr
- Fahrrad nicht in Ordnung
- ohne Rücksicht

Vermeidung & Lösungen

- Strecken planen
- eigene Gesundheit prüfen
- Zeiten kalkulieren > Verkehr
- Fahrrad verkehrssicher machen



Ich bin verantwortlich,
ich muss mich kümmern



*Wo haben Sie Fehlverhalten bei
älteren Fahrradfahrenden erlebt?*

- *an Kreuzungen, beim Überqueren
der Fahrbahn*
- *an Fußgängerüberwegen*
- *an Ampeln*
- *beim Abbiegen*
- *beim Vorbeifahren und Überholen*
- *beim Befahren / Überqueren von Schienen
und Bahnübergängen*
- *beim Transportieren von Ladung*
- *beim Fahren außerhalb geschlossener
Ortschaften*
- *beim Fahren in Dunkelheit*



Ihre individuelle CHECKLISTE „mit dem Rad unterwegs“

- ✓ Streckenplanungen
- ✓ Helm
- ✓ Organisation und Vorbereitung von Sonderwegen
- ✓ Beleuchtung von Fahrrad und Kleidung
- ✓ Ladungssicherung
- ✓ ...

Gruppe 1: Arbeitsauftrag „Freizeit und Urlaub“



„Sie gestalten Ihre Freizeitaktivitäten gerne auch mit Ihrem Fahrrad/Pedelec.

Wie nutzen Sie Ihr Fahrrad/Pedelec in der Freizeit?

Wie nutzen andere ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrer Freizeit ihr Fahrrad/Pedelec?“

Sammeln Sie bitte diese Situationen und beantworten Sie in Ihrer Gruppe anschließend folgende Fragen:

- *Welche spezifischen Gefahren können bei älteren Radfahrerinnen und Radfahrern entstehen? Was haben Sie bereits erlebt? (rote Karten)*
- *Welche Ursachen können sich hinter diesen Gefahren verbergen? (gelbe Karten)*
- *Wie können Sie diese Gefahren vermeiden? (grüne Karten)*

Formulieren Sie bitte Tipps und Hinweise, die Sie auch anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als Radfahrerinnen oder Radfahrer mitgeben möchten.

Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.

Platz für Ihre Notizen:

Gruppe 2: Arbeitsauftrag „Alltag“



„Sie gestalten Ihren Alltag mit Ihrem Fahrrad/Pedelec.

Wie nutzen Sie Ihr Fahrrad/Pedelec?

Wie nutzen andere ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrem Alltag ihr Fahrrad/Pedelec?“

Sammeln Sie bitte diese Situationen und beantworten Sie in Ihrer Gruppe anschließend folgende Fragen:

- *Welche spezifischen Gefahren können bei älteren Radfahrerinnen und Radfahrern entstehen? (rote Karten)*
- *Welche Ursachen können sich hinter diesen Gefahren verbergen? (gelbe Karten)*
- *Wie können Sie diese Gefahren vermeiden? (grüne Karten)*

Formulieren Sie bitte Tipps und Hinweise, die Sie auch anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als Radfahrerinnen oder Radfahrer mitgeben möchten.

Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.

Platz für Ihre Notizen:



3.3. Modul: ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer

Dieses Modul richtet sich an Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die überwiegend zu Fuß und mit dem ÖPNV unterwegs sind.



3.3.1. Modulbeschreibung

In diesem Modul geht es darum, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gezielt Gedanken machen, an welchen Stellen sie wann und wie die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können, welche Gefahren sie damit vermeiden können und wie sie sich somit ihre Mobilität bis ins hohe Alter erhalten können. Zudem sollen sie erkennen, welche Umweltaspekte damit verbunden sind.

Allerdings ist es wichtig, dass die Teilnehmenden ihren Anteil und ihre Verantwortung an kritischen Situationen im Straßenverkehr nachvollziehen und verstehen können. Zunächst ist das Thema ÖPNV und Mobilität allgemein zu betrachten. Anschließend sind die Themenbereiche der Teilnehmenden auf die persönliche Lebenssituation zu beziehen.

Das Vorgehen ist hierbei wie folgt: Sie arbeiten zunächst mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Bedeutung von Mobilität mit dem ÖPNV heraus. Erfragen Sie, wann, wo und wie oft Ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, differenziert nach Urlaub und Freizeit bzw. Alltag.

Arbeiten Sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern heraus, welche kritischen Situationen sie bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erlebt haben.

Für die Situationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im nächsten Schritt mögliche Gefahrenquellen sammeln. Kern ist hierbei, herauszuarbeiten, wie sie diese Gefahren vermeiden können. Lassen Sie in Kleingruppen eine Checkliste mit möglichen Verhaltenstipps erstellen und von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer subjektiv bewerten.

Schließen Sie das Modul mit einem gemeinsamen Fazit. Stellen Sie die Gemeinsamkeiten und empfohlenen Verhaltensweisen heraus. Fordern Sie von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer ein kurzes „Blitzlicht“ ein.

3.3.2. Kompetenzziele

- 1) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die Vor- und Nachteile des öffentlichen Personennahverkehrs und erkennt den individuellen Nutzen zur Erhaltung einer längeren Mobilität.
- 2) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erkennt den Umweltvorteil einer ÖPNV-Nutzung gegenüber der Nutzung eines Pkw.
- 3) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann aufgrund der individuellen und subjektiven Einschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit das für sie/ihn beste öffentliche Fortbewegungsmittel auswählen.
- 4) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt mögliche Gefahren bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.
- 5) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer hat Strategien entwickelt, um gefährliche Situationen unterschiedlicher Ursachen zu vermeiden.

3.3.3. Ablaufplan

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓ •	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen die Moderatorin/den Moderator und das Thema kennen.	(1) Einstieg/Begrüßung Stellen Sie sich kurz vor. Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer stellen sich vor. Name, Herkunft Erwartungen an die Veranstaltung Stellen Sie kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor.	Blitzlicht
10 ↓	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigene Einschätzung mitteilen.	(2) Einführung ins Thema Vorstellung des Themas der Veranstaltung <i>„Was bedeutet für Sie Mobilität als ÖPNV-Nutzerin/-Nutzer?“</i> Information für die Moderatorin/den Moderator In diesem Baustein soll zentral das Thema „ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer“ bearbeitet werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen sich Gedanken machen, welche Gefahren sich für sie als ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer ergeben können. Hierbei handelt es sich um die Gefahren beim Ein- und Aussteigen und bei den Fahrten.	Fragen
•	Sammeln Sie mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in schriftlicher Form (Karte oder Flipchart) die Anlässe, bei denen sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Differenzieren Sie diese Anlässe nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	<i>„Wie werden öffentliche Verkehrsmittel von Ihnen genutzt?“</i> <i>„Wann und wie häufig nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?“</i> Differenzierung nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	Fragen Zurufsammlung Visualisierung



	(3) Schwerpunkt: ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer – Differenzierung nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Situationen <i>„Welche öffentlichen Verkehrsmittel nutzen Sie?“</i> • Linienbus • Reisebus • Straßenbahn • Zug	Fragen Visualisierung 01 (siehe Seite 111)
	<i>„Für welche Zwecke nutzen Sie welches Verkehrsmittel?“</i> • Arztbesuche • Einkäufe • Treffen von Freunden und Familie • Tagesausflüge	Fragen Visualisierung 02 (siehe Seite 112)
Lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Erfahrungen beschreiben. Bitten Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, durch einen Klebepunkt individuell bewerten zu lassen, an welchen Stellen sie persönlich die meisten kritischen Situationen erlebt haben. Erarbeiten Sie aus den Situationen konkrete Gefahren.	<i>„Welche Erfahrungen haben Sie bei Fahrten mit dem Linienbus/ Zug (...) gemacht?“</i> <i>„Welche kritischen Situationen haben Sie erlebt?“</i> • keine ausreichende Zeit für Ein- und Aussteigen • keine freien Sitzplätze • nicht ausreichend Sicherungsmöglichkeiten • Gedränge auf dem Bahnsteig oder an der Haltestelle <i>„Welche Gefahren können in diesen Situationen entstehen?“</i> • Stürzen • Einklemmen in Türen • Abrutschen	Fragen Bewertung Visualisierung 03 (siehe Seite 113) Optional: Binden Sie die beigefügten Bilder in Ihre Frage ein. Fragen Visualisierung
Fordern Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf, sich Gedanken über mögliche Vermeidungen und Lösungen zu machen.	<i>„Wie können Sie diese Gefahren vermeiden?“</i> • Zeitreserven einplanen • Ticket vorab organisieren • Gehör verschaffen – Sitzplatz „einfordern“ • Begleitung organisieren (Abklärung mit Krankenkassen) • Hilfen an Haltestellen und Bahnhöfen anmelden • Fahrten vorher planen (z. B. Abfahrtszeiten) – Aufzüge/Rolltreppen • Barrierefreie Bahnhöfe • App organisieren	Fragen

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schildern eine konkrete Situation, um anhand dieser anschließend beispielhaft die oben gesammelten Lösungen zu übertragen.	Individuelle Bewertung von Lösungsstrategien und Hilfsmöglichkeiten durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. <i>„Welche der genannten Strategien sind für Sie hilfreich und umsetzbar?“</i>	Bewertung
		Didaktische Reserve: Schilderung einer individuellen Situation durch einen Teilnehmer oder eine Teilnehmerin. <i>„Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“</i> <i>„Welche Strategien erscheinen Ihnen sinnvoll?“</i>	Fragen Visualisierung
	Bitte lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich in Gruppen zusammenfinden, um die Themen zu bearbeiten. Hierbei sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erkennen, wie die verschiedenen Situationen unterschiedliche Verhaltensweisen nach sich ziehen. Begleiten Sie bitte die Gruppen bei der Erarbeitung der unterschiedlichen Themenbereiche.	 Gruppe 1: Arbeitsauftrag „Straßenbahnen“ „Sie fahren viel mit der Straßenbahn und nutzen diese für Ihre Wege innerhalb der Stadt. Es können jedoch immer wieder Gefahren oder kritische Situationen entstehen • beim Einsteigen • während der Fahrt • beim Aussteigen Sammeln Sie bitte Ideen und Möglichkeiten für die oben genannten Situationen, wie diese sicherer gestaltet werden können. <i>„Welche Tipps und Hinweise würden Sie anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu einer sicheren Nutzung von Straßenbahnen geben?“</i> Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf grünen Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.	Gruppenarbeit Visualisierung 03 (siehe Seite 113) Diesen Arbeitsauftrag finden Sie auch in der entsprechenden Teilnehmerbroschüre.

	Gruppe 2: Arbeitsauftrag „Bus/Linienbus“  Sie fahren viel mit dem Bus und nutzen diesen für Ihre Wege innerhalb der Stadt. Es können jedoch immer wieder Gefahren oder kritische Situationen entstehen • beim Warten an der Haltestelle • beim Fahren mit dem Bus • nach dem Aussteigen Sammeln Sie bitte Ideen und Möglichkeiten für die oben genannten Situationen, wie diese sicherer gestaltet werden können. <i>„Welche Tipps und Hinweise würden Sie anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu einer sicheren Nutzung von Bussen geben?“</i> Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf grünen Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.	Diesen Arbeitsauftrag finden Sie auch in der entsprechenden Teilnehmerbroschüre.
	Gruppe 3: Arbeitsauftrag „Zug“  Sie fahren viel mit dem Zug und nutzen diesen für Ihre Wege innerhalb der Stadt oder auch für längere Fahrten, wie z. B. in den Urlaub. Es können jedoch immer wieder Gefahren oder kritische Situationen entstehen • beim Warten auf dem Bahnsteig • beim Einsteigen • während der Fahrt • beim Aussteigen Sammeln Sie bitte Ideen und Möglichkeiten für die oben genannten Situationen, wie diese sicherer gestaltet werden können. <i>„Welche Tipps und Hinweise würden Sie anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu einer sicheren Nutzung von Zügen geben?“</i> Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf grünen Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.	Diesen Arbeitsauftrag finden Sie auch in der entsprechenden Teilnehmerbroschüre.

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
	Lassen Sie bitte die 3 Gruppen ihre Ergebnisse präsentieren, fragen Sie nach, lassen Sie die Ergebnisse diskutieren und regen Sie den Austausch darüber an. Versuchen Sie Aspekte der Leistungsfähigkeit, Gesundheit und der Emotionen mit einzubringen. Erstellen Sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern gemeinsam individuelle Checklisten zum Thema „ÖPNV-Nutzung“, die Aspekte der Gefährdungsbeurteilung und konkrete Verhaltensvorschläge zu den Themen Sichtbarkeit, Sicherheit, Gepäck, Planung der Strecke usw. beinhalten. Die Checkliste sollte dabei auf einem Flipchart visualisiert werden.	Ergebnissicherung <i>„Was fällt Ihnen auf?“</i> <i>„Welche Gemeinsamkeiten stellen Sie fest?“</i> <i>„Was können Sie allgemeingültig zusammenfassen?“</i> Hierbei ist es wichtig, Gemeinsamkeiten festzuhalten und allgemeingültige Vermeidungsstrategien zu formulieren. Die Arbeitsaufträge der einzelnen Gruppen beschäftigen sich zum Teil mit unterschiedlichen Aspekten der Nutzung des öffentlichen Straßenverkehrs. Jedoch sind die Aspekte wie Ein- und Aussteigen und Warten auf den Bus, Zug jeweils übertragbar. • Aspekte der Leistungsfähigkeit • Aspekte der Emotionen • Aspekte der Gesundheit Checkliste „ÖPNV-Nutzung“ • Fahrten vorbereiten, sich informieren und planen • sich vorab über Barrierefreiheit informieren • Hilfen organisieren • usw. 	Fragen Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 2 und 6. Fragen Visualisierung 04 (siehe Seite 114)

	Beenden Sie die Sequenz mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lassen Sie ein gemeinsames Fazit/eine Sicherheitsbotschaft formulieren.	Sicherheitsbotschaft • Ich fahre, wenn möglich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln. • Das Umsteigen auf den ÖPNV stellt eine Mobilitätsalternative dar. • Ich Sorge für meinen sicheren Stand im öffentlichen Verkehrsmittel (Sitzplatz). • Den ÖPNV als Mobilitätsalternative gegenüber langen Autofahrten nutzen, um mich nicht zu überfordern und meine Leistungsfähigkeit nicht zu überschreiten. • Ich warte, bis der Bus weggefahren ist, bevor ich die Straße überquere.	Veranschaulichung Fazit
5 	Finden Sie einen gemeinsamen Abschluss und stellen Sie die Gemeinsamkeiten heraus. Bedanken Sie sich für das rege Interesse und die Mitarbeit und geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Möglichkeiten an die Hand, wo sie sich in Zukunft informieren können.	(4) Abschluss „Wo können Sie sich auch in Zukunft informieren?“ • Medien: Zeitschriften • DVR, ADAC, DVW • Fahrschulen	Fragen Blitzlicht
		Verabschiedung	

3.3.4. Zusatzunterlagen

Nach dem Aussteigen am besten warten, bis der Bus weggefahren ist, um für alle anderen besser sichtbar zu sein!





Gefahrensituation: Überquerungswunsch ist für den fließenden Verkehr hier erst spät erkennbar!
Wenn überhaupt, dann hinter dem Bus queren, da man dann früher und besser wahrgenommen wird.

Gefahrensituation: Nach dem Aussteigen aus der Bahn auf fließenden Verkehr achten!





*Mit Bus und Bahn unterwegs
Ältere Menschen*

*Welche öffentlichen Verkehrsmittel
nutzen Sie und wofür?*

BUS

- > Einkaufen
- > Stadt
- > Freunde

REISEBUS

- > Ausflüge
- > Reisen

STRASSENBAHN

- > in der Stadt
- > Arztbesuche

ZUG

- > Familie besuchen
- > Freunde besuchen
- > Reisen



Mit Bus und Bahn unterwegs Ältere Menschen

Zu welchen Anlässen nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

Freizeit

- > Besichtigungen
- > Ausflüge
- > als Freizeitbeschäftigung

Alltag

- > Arztbesuche
- > Einkäufe
- > Erledigungen
- > Besuche

Urlaub

- > Touren fahren
- > komplette Urlaubsplanung
- > Ausflüge



Gefahren beim Fahren mit dem Linienbus

Beim Einsteigen	Beim Fahren	Beim Aussteigen
Stolpern > Hilfe suchen Stürzen mangels Zeit > Unterstützung erbitten	keinen Sitzplatz >> Stürzen > Sitzplatz erfragen > Zeiten planen, in denen wenig los ist	Stürzen mangels Zeit > den Fahrer bitten, zu warten Überquerungswunsch > nur hinter dem Bus queren

Bei dieser Visualisierung handelt es sich um eine gemeinsame Visualisierung für alle einzelnen-ÖPNV Möglichkeiten. Sowohl zu Beginn mittels der Methode Fragen als auch später bei der Gruppenarbeit kann diese Visualisierung immer wieder ergänzt werden. Den Teilnehmenden wird auffallen, dass die Gefahren und Vermeidungsstrategien immer wieder ähnlich oder gleich auftreten. Dies ist ein Ziel der Sequenz.



Ihre individuelle CHECKLISTE „mit dem ÖPNV unterwegs“

- ✓ Fahrten vorab planen
- ✓ gute Vorbereitung
- ✓ informieren
- ✓ Hilfen organisieren
- ✓ ...

Gruppe 1: Arbeitsauftrag „Straßenbahnen“



„Sie fahren viel mit der Straßenbahn und nutzen diese für Ihre Wege innerhalb der Stadt. Es können jedoch immer wieder Gefahren oder kritische Situationen entstehen

- beim Einsteigen
- während der Fahrt
- beim Aussteigen

Sammeln Sie bitte Ideen und Möglichkeiten für die oben genannten Situationen, wie diese sicherer gestaltet werden können.

„Welche Tipps und Hinweise würden Sie anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu einer sicheren Nutzung von Straßenbahnen geben?“

Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf grünen Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.

Platz für Ihre Notizen:

Gruppe 2: Arbeitsauftrag „Bus/Linienbus“



Sie fahren viel mit dem Bus und nutzen diesen für Ihre Wege innerhalb der Stadt. Es können jedoch immer wieder Gefahren oder kritische Situationen entstehen

- beim Warten an der Haltestelle
- beim Fahren mit dem Bus
- nach dem Aussteigen

Sammeln Sie bitte Ideen und Möglichkeiten für die oben genannten Situationen, wie diese sicherer gestaltet werden können.

„Welche Tipps und Hinweise würden Sie anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu einer sicheren Nutzung von Bussen geben?“

Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf grünen Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.

Platz für Ihre Notizen:

Gruppe 3: Arbeitsauftrag „Zug“



Sie fahren viel mit dem Zug und nutzen diesen für Ihre Wege innerhalb der Stadt oder auch für längere Fahrten, wie z. B. in den Urlaub. Es können jedoch immer wieder Gefahren oder kritische Situationen entstehen

- beim Warten auf dem Bahnsteig
- beim Einsteigen
- während der Fahrt
- beim Aussteigen

Sammeln Sie bitte Ideen und Möglichkeiten für die oben genannten Situationen, wie diese sicherer gestaltet werden können.

„Welche Tipps und Hinweise würden Sie anderen älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu einer sicheren Nutzung von Zügen geben?“

Sammeln Sie bitte in der Gruppe Ihre Ergebnisse und notieren Sie diese auf grünen Karten. Anschließend werden die Ergebnisse aller Gruppen gemeinsam besprochen. Bitte nehmen Sie sich 10 Minuten Zeit.

Platz für Ihre Notizen:



3.4. Modul: Autofahrerinnen und Autofahrer – in der Stadt

Dieses Modul richtet sich an Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die überwiegend innerorts mit dem eigenen Pkw unterwegs sind.



3.4.1. Modulbeschreibung

Der Straßenverkehr im städtischen Bereich wird immer bunter, vielfältiger, hektischer und auch risikoreicher. Immer mehr Menschen nehmen mit den unterschiedlichsten Fortbewegungsmitteln am Straßenverkehr teil und es gibt immer wieder neue Regeln, die nicht allen bekannt sind. Oder es gibt „alte“ Regeln, deren Bedeutung in Vergessenheit geraten ist oder mit der Zeit falsch gedeutet wurde.

In diesem Modul geht es darum, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den besonderen Situationen für sich und andere aus der Perspektive der Autofahrerin/des Autofahrers in der Stadt auseinandersetzen.

Das Besondere im Stadtverkehr ist nicht die hohe Geschwindigkeit, sondern die Vielfalt der am Verkehr Teilnehmenden und die sich daraus ergebenden vielfältigen Risiken. Denn im Zuge der vielen Mobilitätsalternativen im städtischen Bereich ergeben sich auch immer mehr Spannungsverhältnisse unter den einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. So treffen hier Pkw, Fahrräder, Fußgänger, Freizeitfahrzeuge wie Roller, Inliner oder Elektrokleinstfahrzeuge aufeinander. Auch der Bereich der E-Mobilität stellt eine neue Herausforderung dar, denn zum Teil stark verminderte oder ausbleibende (Motoren-) geräusche erfordern bei jeder Verkehrsteilnehmerin/jedem Verkehrsteilnehmer eine neue Art der Aufmerksamkeit. Auch die starke Zunahme des Fahrrad- und Pedelecverkehrs im städtischen Straßenverkehr schafft eine neue Konkurrenz um die knappen Verkehrsflächen. Dieses Spannungsverhältnis bringt neue Herausforderungen für alle am Verkehr Teilnehmenden mit sich. Diese können hier thematisiert, analysiert und bedacht werden. Lösungsvorschläge und Handlungsoptionen sollen in diesem Modul mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern erarbeitet werden.

Darüber hinaus gibt es gerade im städtischen Bereich viele unterschiedliche Regelungen zu Verkehrssituationen, über welche die Teilnehmerinnen und Teilnehmer informiert werden sollen. Ihre Aufgabe als Moderatorin/Moderator ist es, Ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer für diese Vielfalt zu sensibilisieren und ihnen damit eine sichere und langanhaltende Mobilität zu ermöglichen.

3.4.2. Kompetenzziele

- 1) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die aktuellen Regelungen und Neuerungen für den städtischen Straßenverkehr.
- 2) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich der spezifischen Gefahren im städtischen Bereich bewusst.
- 3) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt allgemeine Strategien, sich sicher mit dem Pkw im Straßenverkehr fortzubewegen.
- 4) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann diese Strategien individuell bewerten und weiß sie auf die eigene Situation zu transferieren.
- 5) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich der Spannungsverhältnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden bewusst und kann Vermeidungsstrategien aus den entstehenden Risiken und Gefahren ableiten.

3.4.3. Ablaufplan

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓ •	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen die Moderatorin/den Moderator und das Thema kennen.	(1) Einstieg/Begrüßung Stellen Sie sich kurz vor. Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer stellen sich vor. Name, Herkunft Erwartungen an die Veranstaltung Stellen Sie kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor.	Blitzlicht
15 ↓	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigene Einschätzung mitteilen.	(2) Einführung ins Thema Vorstellung des Themas der Veranstaltung <i>„Was bedeutet für Sie Mobilität als Autofahrerin/Autofahrer im städtischen Verkehr?“</i>	Fragen
		Information für die Moderatorin/den Moderator In diesem Modul soll es vorwiegend um die vielfältigen Regelungen im städtischen Straßenverkehr gehen und um das Spannungsverhältnis der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer untereinander. Daraus ergeben sich spezifische Gefahren und Folgen für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmenden, die mit den Regelungen der Straßenverkehrsordnung und einem geschulten Gefahrenbewusstsein minimiert werden sollen.	
	Sammeln Sie mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in schriftlicher Form (Karte oder Flipchart) die Anlässe, bei denen sie mit dem Auto unterwegs sind. Differenzieren Sie nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	<i>„Zu welchen Anlässen sind Sie mit dem Auto in der Stadt unterwegs?“</i> <i>Wie häufig sind Sie mit dem Auto unterwegs und welche Wege nutzen Sie?</i> Differenzierung nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	Fragen Zurufsammlung Visualisierung 01 (siehe Seite 130)

	Bitte die Zahlen dem Teil I des Handbuchs entnehmen.	Präsentation Unfallstatistik: <i>„Was sind Ihrer Meinung nach typische Unfallsauffälligkeiten älterer Autofahrerinnen und Autofahrer?“</i> Gegenüberstellung der Unfallzahlen, Daten und Fakten, Arten der Unfälle. <i>„Welche Ursachen können sich hinter diesen Zahlen verbergen?“</i>	Fragen Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 5.1.
35 	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigenen Erfahrungen schildern. Bitte stellen Sie an dieser Stelle alle genannten Fragen (ohne Visualisierung), da die Fragen in Kombination Sinn ergeben. Aktivieren Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, ihre Erfahrungen als Autofahrerinnen und Autofahrer im städtischen Bereich zu reflektieren. Sie sollen sich bewusst machen, wann sie das Auto nutzen und welche Strecken sie damit zurücklegen, um zu erkennen, wie wichtig ihre Verantwortung ist, sich ihre Mobilität noch lange zu erhalten.	(3) Schwerpunkt: Nutzung des Autos in der Stadt <i>„Wie oft sind Sie mit dem Auto in der Stadt unterwegs?“</i> <i>„Mit welchem Auto sind Sie unterwegs?“</i> <i>„Was schätzen Sie an Ihrem Auto?“</i> • Übersichtlichkeit, Größe, Motorisierung <i>„Was fehlt Ihnen an Ihrem Auto? Was würden Sie sich wünschen?“</i> • Fahrerassistenzsysteme als Unterstützer, Navigationssystem <i>„Wie viele Kilometer/Stunden fahren Sie mit Ihrem Auto im städtischen Bereich ... täglich, wöchentlich, monatlich?“</i> <i>„Welche Fahrten sind das? Sinn und Zweck? Alleine oder in Begleitung?“</i> • Arztbesuche, Einkäufe, Verwandte und Familie besuchen, Enkelkinder betreuen. <i>„Welche Fahrten sind für Sie angenehm?“</i> <i>„Welche Fahrten sind für Sie unangenehm oder stressig?“</i>	Fragen Visualisierung Veranschaulichung
	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen mit einem Partner zusammen ihre jeweiligen Strecken skizzieren und analysieren. Die möglichen kritischen Stellen sollen rot markiert werden.	Individuelle Streckenplanung: Bitte nehmen Sie sich gedanklich eine gewohnte, für Sie routinierte Strecke vor. Skizzieren Sie diese Strecke bitte auf einem Blatt oder einem Flipchart und analysieren Sie diese anhand folgender Kriterien: <i>1. An welcher Stelle sind Ihrer Meinung nach kritische Streckenabschnitte, die Gefahren bergen könnten?</i>	Gruppenarbeit Visualisierung 02 (siehe Seite 131)

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
	Bitte erfragen Sie an dieser Stelle konkrete Situationen. Achten Sie darauf, dass die Zeichnungen für alle sichtbar sind. Sie können aber auch selbst Fotos von kritischen Situationen erstellen. Bitte ergänzen Sie situativ die einzelnen Darstellungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern sollte auffallen, an welchen Stellen ihrer gewohnten Strecken Gefahren oder kritische Situationen zu erwarten sind. Bitten Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sich zu ihren konkreten Lösungen zur Vermeidung kritischer Situationen ihrer individuellen Strecken Gedanken zu machen. Hierbei sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konkrete Lösungen und Strategien für ihre individuellen Strecken finden.	2. <i>Welche Regelungen gelten innerhalb dieser Strecke?</i> Bitte zeichnen Sie diese kritischen Stellen ein. „Was fällt Ihnen auf?“ „Welche konkreten Gefahren können in diesen Situationen entstehen?“ - Falsches Einschätzen von Entfernungen beim Ausscheren oder Linksabbiegen - Falsches Einschätzen von Geschwindigkeiten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (z. B. Gegenverkehr beim Linksabbiegen) - Falsches Einordnen auf großen Kreuzungen und Einmündungen - Falsche Auswahl von Situationen zum Umkehren – Missverständnisse für den nachfolgenden Verkehr - Von ausfahrenden Fahrzeugen aus Einfahrten übersehen und erfasst werden „Wie können Sie diese Gefahren vermeiden?“ - In der dunklen Jahreszeit, wenn möglich, die Fahrten bei ausreichendem Tageslicht durchführen - Strecken planen - Verkehrsspitzen vermeiden - Kritische Situationen auch mit eventuellen Umwegen vermeiden/umfahren - Im Vorfeld Parkmöglichkeiten überlegen (z. B. Informationen über Parkplätze und Parkhäuser) - Große/schwierige Kreuzungen und Einmündungen vermeiden „Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“ „Welche Strategien erscheinen Ihnen sinnvoll?“	Fragen Fragen Fragen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen eine realistische Selbsteinschätzung entwickeln, um kritische Situationen vorab zu vermeiden.	Aufgrund der gesammelten Skizzen und Analysen sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer anschließend allgemeingültige Aussagen zu kritischen Situationen treffen: • Kreuzungen und Einmündungen (z. B. schwierig einzusehen, kritisch zu lösen von der Vorfahrt-/Vorrangregelung) • Ausfahrten von Grundstücken (z. B. Supermärkten und Privatgrundstücken, Spannungen mit Fußgängerinnen und Fußgängern, Elektrokleinstfahrzeugen) • Straßenbahnschienen und Bahnübergänge (z. B. Rutschgefahr, Sichtbarkeit) • Spannungsverhältnis mit Radfahrerinnen und Radfahrern, Elektrokleinstfahrzeugen (z. B. an Kreuzungen oder beim Kreuzen von Radwegen) • Vorfahrtsituationen (z. B. „Rechts-vor-links“-Situationen) • Unübersichtliche Stellen, Kurven, Kuppen • Verhalten gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Straßenbahnen, Bushaltestellen) • Parken, Rückwärtsfahren und Umkehren	
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schildern eventuell eine weitere konkrete Situation, um anhand dieser anschließend beispielhaft Lösungen zu finden.	Didaktische Reserve: Schilderung einer individuellen Situation durch eine Teilnehmerin oder einen Teilnehmer. <i>„Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“</i> <i>„Welche Strategien erscheinen Ihnen sinnvoll?“</i>	Fragen
Um sich im Straßenverkehr sicher verhalten zu können, ist auch das Wissen um relevante Verkehrsregeln notwendig. Fassen Sie die wichtigsten Informationen über die Regeln zusammen und reagieren Sie individuell auf die Nachfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.	(4) Informationen über relevante Regelungen „Autofahren in der Stadt“ Geschwindigkeiten Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich für Kfz bis 3,5 t zulässige Gesamtmasse 50 km/h, ansonsten Regelung durch Verkehrszeichen. Schrittgeschwindigkeit 4–7 km/h z. B.: 1. Im verkehrsberuhigten Bereich 2. nähert sich ein Bus mit eingeschaltetem Warnblinker einer Haltestelle, dürfen sie ihn in keinem Fall überholen/steht ein Bus mit eingeschaltetem Warnblinker an einer Haltestelle, ist es erlaubt, daran mit Schrittgeschwindigkeit vorbei zu fahren Freie Fahrstreifenwahl innerhalb geschlossener Ortschaften für Kraftfahrzeuge bis 3,5 t zulässiger Gesamtmasse.	Erklären Visualisierung Veranschaulichung



Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
		Vorrang und Vorfahrt Grundregel der Vorfahrt „rechts vor links“ Ausnahmen: 1. abgesenkter Bordstein 2. Ausfahren aus einem verkehrsberuhigten Bereich 3. Ausfahren aus einem Feld-/Waldweg Vorfahrsregelnde Verkehrszeichen • „Halt! Vorfahrt gewähren!“ Stopp-Schild → mit und ohne Haltlinie „Vorfahrt gewähren“ • Vorfahrtstraße • Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung Lichtzeichenanlage • Grünpfeil in der Ampel als Leuchtmittel • Grünpfeil als „Blechschild“ → Halt! An der Ampel. Fußgänger und Querverkehr Vorfahrt und Vorrang gewähren. Falls frei → fahren unter größtmöglicher Vorsicht Vorrang • Geradeausverkehr hat auf Kreuzungen und Einmündungen Vorrang. • Der nach rechts Abbiegende darf vor dem nach links Abbiegenden fahren. Verweis auf § 1(1) StVO „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Daraus ergibt sich das „defensive Fahren“: • Sich selbst zurücknehmen • Auf andere achten • Abstände einhalten oder vergrößern • Geschwindigkeiten anpassen • Mit Gefahren rechnen • Mit Fehlern anderer rechnen	

↓	Beenden Sie die Sequenz mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lassen Sie ein gemeinsames Fazit/eine Sicherheitsbotschaft formulieren.	Sicherheitsbotschaft • Es liegt an mir, Gefahren und kritische Situationen zu minimieren bzw. zu vermeiden. • Ich bin verantwortlich dafür, mich über Neuerungen und Regelungen zu informieren. • Ich bin mir bewusst über meine eventuell verlängerte Reaktion und den sich dadurch verlängernden Bremsweg.	Veranschaulichung Fazit
5 ↓	Finden Sie einen gemeinsamen Abschluss und stellen Sie die Gemeinsamkeiten heraus. Bedanken Sie sich für das rege Interesse und die Mitarbeit und geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Möglichkeiten an die Hand, wo sie sich in Zukunft informieren können.	(5) Abschluss <i>„Wo können Sie sich auch in Zukunft informieren?“</i> • Medien: Zeitschriften • DVR, ADAC, DWW • Fahrschulen (Rückmeldefahrt)	Fragen Blitzlicht
•		Verabschiedung	

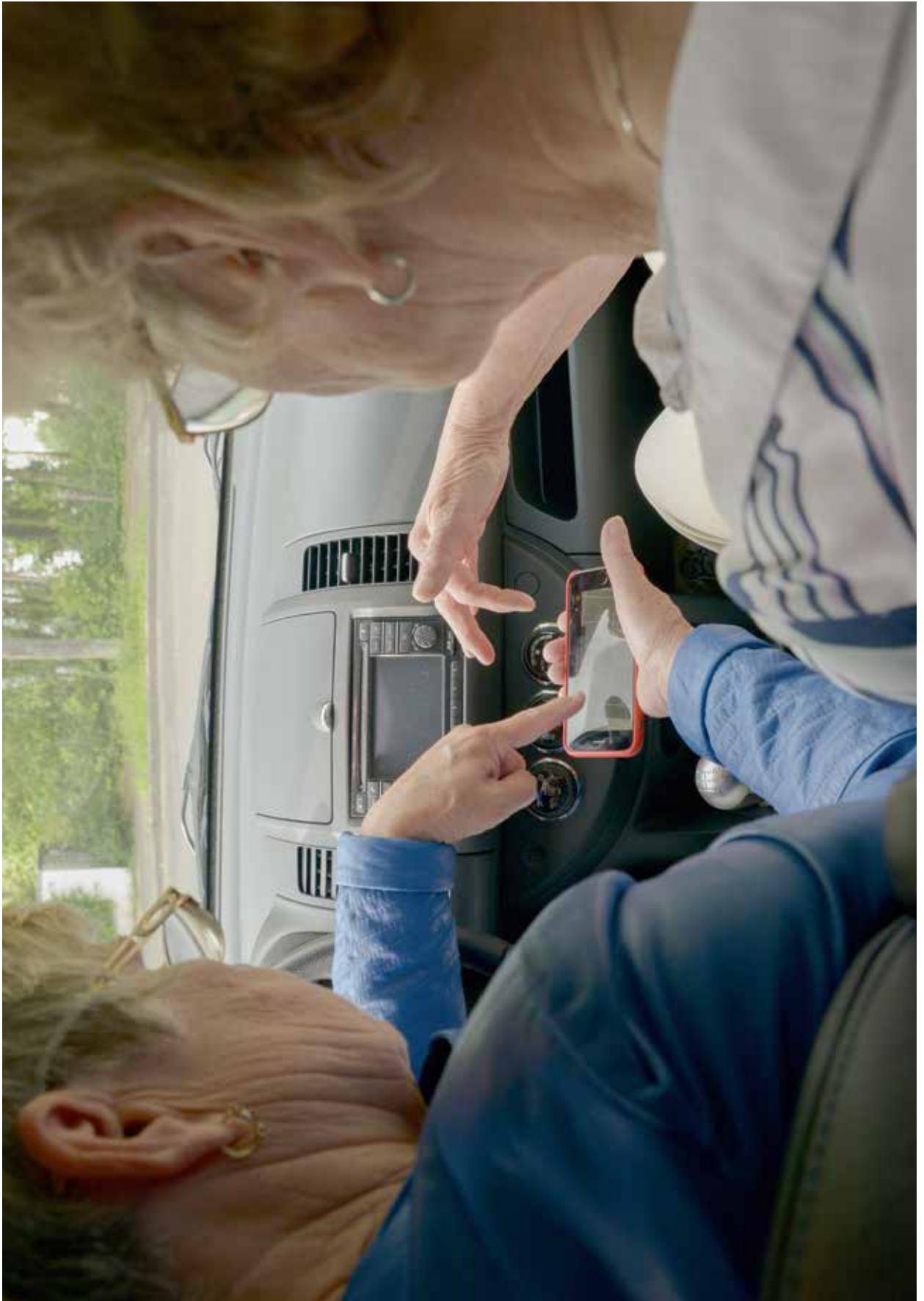
3.4.4. Zusatzunterlagen

Gefahrensituation Rückwärtsfahren: Auf andere am Verkehr Teilnehmende aus beiden Richtungen achten!





Vor Fahrtantritt rückwärtigen Verkehr beachten!





Gefahrsituation Rechtsabbiegen: Auf zu Fuß Gehende und Rad Fahrende achten!



*Zu welchen Anlässen sind Sie
mit dem Auto unterwegs?*

Freizeit

- > *Ausflüge*
- > *Freunde/Familie besuchen*
- > *Oldtimer sammeln
& pflegen*

Alltag

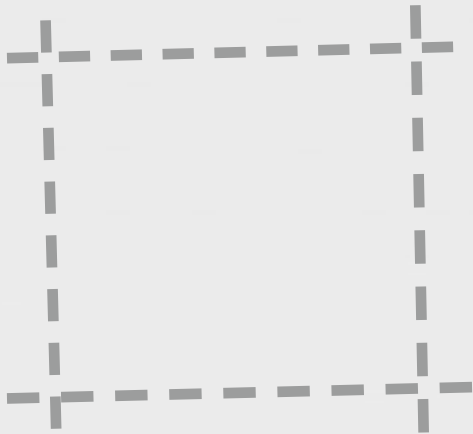
- > *beruflich*
- > *von A nach B fahren*
- > *organisatorisch*
- > *Enkelkinder organisieren*

Urlaub

- > *Urlaubsziele aufahren*
- > *Ausflüge*



*Ihre individuelle Streckenplanung
mit dem Auto in der Stadt*



*Bitte zeichnen Sie eine
Routenstrecke auf.*



*Wo befinden sich kritische
Stellen?*



*Regelungen innerhalb
der Strecke?!*



3.5. Modul: Autofahrerinnen und Autofahrer – höhere Geschwindigkeiten (Landstraße und Autobahn)

Dieses Modul richtet sich an ältere Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die immer noch längere Strecken mit dem eigenen Pkw auf Landstraßen und Autobahnen zurücklegen.



3.5.1. Modulbeschreibung

Das Fahren bei höheren Geschwindigkeiten stellt nicht nur ältere, sondern auch jüngere Fahrerinnen und Fahrer vor eine große Herausforderung. Ein Fahrzeug zu erwerben, das schneller als 200 km/h fährt, ist heute sogar im Kleinwagensektor keine Seltenheit mehr. Dieses Modul widmet sich daher der Sensibilisierung für Gefahren, die bei Fahrten mit höheren Geschwindigkeiten entstehen können. Hierbei wird besonders Bezug auf Landstraßen und Autobahnen genommen.

Neue Fahrzeugkategorien (bspw. Elektroautos), immer modernere Technik und die Geräuschminderung im Fahrzeuginneren führen dazu, dass der Mensch den Respekt vor höheren Geschwindigkeiten verliert. Hierzu zählen vor allem die Laufruhe und die Richtungsstabilität moderner Fahrzeuge. Dies gilt aber nicht nur für hohe Geschwindigkeiten, denn selbst bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h sind sich viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht bewusst, wie viel Weg sie in welcher Zeit eigentlich zurücklegen. So sind es bei 100 km/h knapp 28 Meter, die pro Sekunde zurückgelegt werden. Für eine normale Bremsung liegt der Anhalteweg bei dieser Geschwindigkeit in etwa bei 130 Metern (30 Meter Reaktionsweg + 100 Meter Bremsweg).

Unangepasste Fahrgeschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen und führt häufig zu schweren Personenschäden. In diesem Modul arbeiten Sie daher mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern an zwei Stellen, an denen Unfälle hauptsächlich auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind – Landstraßen und Autobahnen.

Das Vorgehen ist hierbei einfach. Sie arbeiten zunächst mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Bedeutung von höherer Geschwindigkeit heraus. Erfragen Sie, wann, wo und wie oft Ihre Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit höheren Geschwindigkeiten fahren. Heben Sie die Bedeutung von Geschwindigkeiten für das Unfallgeschehen hervor, indem Sie Ihre Argumentation durch aktuelle Unfallzahlen stützen.

Arbeiten Sie mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern heraus, welche kritischen Situationen sie sowohl auf der Landstraße als auch auf der Autobahn erlebt haben. Geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Zeit, die Erlebnisse zu schildern.

Sowohl für die Landstraße als auch für die Autobahn lassen Sie im nächsten Schritt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mögliche entstehende Gefahren sammeln. Kern ist hierbei, herauszuarbeiten, wie sie diese Gefahren vermeiden können. Für den Schwerpunkt Autobahn lassen Sie in Kleingruppen eine Checkliste mit möglichen Verhaltenstipps planen und von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer subjektiv bewerten.

Räumen Sie der Gruppe auch Zeit für Fragen zu beiden Bereichen bezüglich neuer Regelungen ein.

Schließen Sie das Modul mit einem gemeinsamen Fazit betreffend Gemeinsamkeiten und einheitliche Verhaltensweisen auf beiden Straßenarten ab. Fordern Sie von jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer ein kurzes „Blitzlicht“ ein.

3.5.2. Kompetenzziele

- 1) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich seiner persönlichen Leistungsfähigkeit bei Fahrten mit höheren Geschwindigkeiten bewusst.
- 2) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann die Gemeinsamkeiten und Unterschiede beim Befahren von Landstraßen und Autobahnen wiedergeben.
- 3) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann für sich ein individuelles Ziel bezüglich des Umgangs mit der eigenen Gesundheit und Leistungsfähigkeit formulieren.
- 4) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Autobahnen und die Richtgeschwindigkeit.
- 5) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die Faktoren zur Wahl der Geschwindigkeit.
- 6) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer weiß um die korrekte Nutzung von Fahrstreifen.
- 7) Die Teilnehmenden kennen die Mindestabstände auf Landstraßen und Autobahnen.
- 8) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die Überholverbote auf Landstraßen und Autobahnen.
- 9) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die notwendigen Schritte zum Einfädeln, Befahren und Ausfädeln von der Autobahn.

3.5.3. Ablaufplan

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓ •	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen die Moderatorin/den Moderator und das Thema kennen.	(1) Einstieg/Begrüßung Stellen Sie sich kurz vor. Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer stellen sich vor. Name, Herkunft Erwartungen an die Veranstaltung Stellen Sie kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor.	Blitzlicht
10 ↓	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigene Einschätzung mitteilen.	(2) Einführung ins Thema Vorstellung des Themas der Veranstaltung <i>„Was bedeutet für Sie Mobilität als Autofahrerin/Autofahrer?“</i> Information für die Moderatorin/den Moderator In diesem Baustein soll zentral das Thema „höhere Geschwindigkeit“ thematisiert werden. Im späteren Verlauf wird zwischen Landstraßen und Autobahnen differenziert. Aber gemeinsame Aspekte des Fahrens mit höheren Geschwindigkeiten werden allgemein besprochen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen erkennen, welche Gefahren und Folgen höhere Geschwindigkeiten mit sich bringen können.	Fragen
↓	Sammeln Sie mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in schriftlicher Form (Karte oder Flipchart) die Anlässe, bei denen sie mit dem Auto unterwegs sind. Differenzieren Sie nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	<i>„Zu welchen Anlässen sind Sie mit dem Auto auf Landstraßen und Autobahnen unterwegs?“</i> Differenzierung nach Freizeit, Alltag und Urlaub. <i>„Wie häufig sind Sie mit dem Auto unterwegs?“</i> <i>„Welche Wege/Strecken nutzen Sie?“</i>	Fragen Zurufsammlung Visualisierung

	Bitte die Zahlen dem Teil I des Handbuches entnehmen. Eventuell veranschaulichen oder visualisieren Sie die genannten Zahlen.	Präsentation Unfallstatistik: <i>„Was sind Ihrer Meinung nach typische Unfallsauffälligkeiten älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer?“</i> Gegenüberstellung der Unfallzahlen, Daten und Fakten, Arten der Unfälle. <i>„Welche Ursachen können sich hinter diesen Zahlen verbergen?“</i>	Fragen Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 5.1.
30 	Sammeln Sie allgemein unterschiedliche Situationen. Bitte achten Sie auf die Darstellung der Formeln, welche dem Verständnis der Einhaltung von Geschwindigkeitsregelungen gelten. Bitte lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die einzelnen Punkte nach Häufigkeit sortieren. Bitten Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, durch einen Klebepunkt individuell zu bewerten, an welchen Stellen sie persönlich die meisten kritischen Situationen erlebt haben. Erarbeiten Sie aus den Situationen konkrete Gefahren und hinterfragen Sie die Ursachen.	(3) Schwerpunkt: Autofahren auf der Landstraße <i>„Welche kritischen Situationen können auf Landstraßen entstehen?“</i> • Besonderheiten hoher Geschwindigkeiten • Formeln Reaktions- und Bremsweg Faustformel: Bremsweg (normal) $\text{Geschwindigkeit } \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) \quad \times \quad \text{Geschwindigkeit } \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) \quad \frac{10}{10}$ Faustformel: Reaktionsweg $\text{Geschwindigkeit } \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) \quad \times \quad 3 \quad \frac{10}{10}$ <i>„Welche kritischen Situationen haben Sie bereits erlebt?“</i> • Kurven • Kreuzungen • Andere Verkehrsteilnehmer (z. B. Traktor) • Witterungsbedingungen • Eigene Emotionen • Leistungsfähigkeit • Wildwechsel <i>„Welche Gefahren können in diesen Situationen entstehen?“</i> • Abkommen von der Fahrbahn • In den Gegenverkehr kommen • Kontrolle über das Fahrzeug verlieren	Fragen Zurufsammlung Visualisierung Fragen Zurufsammlung Bewertung Optional: Binden Sie die beigefügten Bilder in Ihre Frage ein. Wo sehen Ihre Teilnehmenden Risiken oder Gefahren? Fragen Visualisierung 01 (siehe Seite 144)
			

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
↓	Fordern Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf, sich Gedanken über eine mögliche Vermeidung zu machen. An dieser Stelle können Sie einen inhaltlichen Block über die Funktion, die Nutzung und die Grenzen von Assistenzsystemen einbauen (Teil II). Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schildern eine konkrete Situation, um anhand derselben anschließend beispielhaft Lösungen zu finden.	<i>„Welche Ursachen können sich dahinter verbergen?“</i> • Müdigkeit, Einschränkungen der Fitness • Falsche Wahl der Geschwindigkeit • Mängel am Fahrzeug, Reifenluftdruck • Ablenkung, Gespräche mit dem Beifahrer <i>„Wie können diese Gefahren im Vorfeld vermieden werden?“</i> • Fahrzeugzustand kontrollieren (Betriebs- und Verkehrssicherheit) • Sicht kontrollieren (Scheiben) <i>„Welche Lösung ist für Sie die ideale?“</i> Wissen und Nutzung von Fahrerassistenzsystemen • Spurhalteassistent • Abstandswarner • Personenerkennung • Toter-Winkel-Assistent • Tempomat <i>„Welche konkrete Situation haben Sie erlebt?“</i> <i>„Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“</i>	Fragen Bewertung Visualisierung 02 (siehe Seite 145) Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 5.4.
↓	Fassen Sie die wichtigsten Informationen über die Regeln zusammen und reagieren Sie individuell auf die Nachfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.	(4) Informationen über die Regelungen auf Landstraßen Geschwindigkeiten • Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften (agO) (Solo und mit Anhänger) 100 km/h solo bis 3,5 t zGM und Pkw Mit Anhänger 80 km/h 7 Faktoren zur Wahl der Geschwindigkeit • Straßen-, Verkehrs-, Sicht-, Wetterverhältnisse, Fahrzeug, Fahrer und Ladung	Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 7.

		Richtgeschwindigkeit 130 km/h • auf Autobahnen und • autobahnähnlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften für Kraftfahrzeuge bis 3,5 t zulässiger Gesamtmasse und Pkw/ist eine Empfehlung, die 130 km/h bei besten Voraussetzungen nicht zu überschreiten. Abstände • Bei Fahrten mit höheren Geschwindigkeiten sind 2 Sekunden oder der halbe Tachowert gefordert, was bei 100 km/h nach einer mindestens 50 Meter großen Lücke verlangt. • Überholverbote (z. B. Verkehrszeichen, Kurven, Kuppen und gefährliche Stellen)	
30 	Bitte lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Erfahrungen berichten. Sammeln Sie die unterschiedlichen Voraussetzungen. Lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Erfahrungen ausführlich schildern, damit Sie anschließend wissen, mit welchen Teilnehmerinnen und Teilnehmern und welchen Erfahrungsberichten Sie weiterarbeiten werden. Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen eine Struktur erkennen und bekommen die wichtigsten Informationen zum Thema Autobahn.	(5) Schwerpunkt: Autobahn <i>„Welche Erfahrungen haben Sie mit und bei Autobahnfahrten gesammelt?“</i> <i>„Welche Voraussetzungen sollten vor Fahrten auf der Autobahn erfüllt sein?“</i> Fahrzeug • Zustand Reifen, Luftdruck, Ladung, Tank, Ölstand und allgemein Flüssigkeitsstände Fitness - Leistungsfähigkeit • Krankheit, Alkohol, Medikamente, Müdigkeit und Pausen bei längeren Fahrten, Ernährung Gesundheit • Sicht/Brille, Reaktion Emotionen • Stress, Ängste, Aggressionen Autobahnfahrten einteilen: • Vor der Fahrt – Vorbereitung • Einfädeln Autobahn • Befahren der Autobahn • Ausfädeln Autobahn	Fragen
			

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
→		„Welche Besonderheiten gelten für die Autobahn?“ Abstände Abstand nach vorne (unter den günstigsten Bedingungen): • mind. die Hälfte der gefahrenen Geschwindigkeit in Metern • bei besonderen Verhältnissen, wie z. B. Regen, vergrößert sich der Abstand Geschwindigkeiten • 130 km/h Richtgeschwindigkeit • Anordnungen zur Höchstgeschwindigkeit mittels Verkehrszeichen Mit Anhänger: grundsätzlich 80 km/h oder mit Sonderzulassung Plakette 100 km/h (abhängig auch von der Zusammenstellung des Zuges) Wahl des Fahrstreifens • Rechtsfahrgebot • Linksüberholgebot • „Wie war das mit der Rettungsgasse?“ Wichtige Regelungen für die Autobahn: • Rettungsgasse • Linksüberholgebot • Rechtsfahrgebot • Richtgeschwindigkeit „Welche Gefahren können entstehen?“ • Nichteinhalten des Fahrstreifens • Mangelnde Verkehrsbeobachtung • Zu dichtes Auffahren • Mangelndes Absichern beim Auffahren und Spurwechsel • Nicht Blinken beim Auffahren und Spurwechseln • Zu langsames Fahren • Einschlafen aufgrund der Monotoniesituation	Fragen Clip auf der „Runter vom Gas“-Website: www.runtervomgas.de/presse/mediathek/videos.html Fragen
→	Bitten Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die Gefahrenlehre von der Landstraße auf die Autobahn zu transferieren.		

Bitte formulieren Sie für sich und andere ältere Menschen konkrete Verhaltenstipps zur Vermeidung kritischer und gefährlicher Situationen.	„<i>Wie können Sie diese Gefahren vermeiden?</i>“ • Regelungen einhalten • sich vor jeder Fahrt die Frage stellen: „Bin ich heute fit genug fürs Steuer?“ • „Gibt es alternative Wege mein Ziel zu erreichen?“	
Lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konkrete Tipps für die Fahrten auf Autobahnen planen. Die Checkliste sollte dabei auf einem Flipchart visualisiert werden.	 Checkliste „Auf der Autobahn unterwegs“ Mögliche Tipps als Ergebnis: • Eigene Emotionen erkennen, deuten und kontrollieren • Autobahnfahrten planen • Gute Streckenplanung, z. B. Einfädelungstreifen planen • Sitzzeinstellungen – Müdigkeit • Spitzen meiden • Stau/Baustellen mit einplanen, wenn möglich umgehen • Meldungen hören • Assistenzsysteme nutzen • Pausen einbauen (eigene Leistungsfähigkeit) • Gestaltung der Pausen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen die Punkte bewerten, die für sie persönlich am wichtigsten und zielführendsten sind.	Visualisierung 03 (siehe Seite 146)
Beenden Sie die Sequenz mit ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lassen Sie ein gemeinsames Fazit/eine Sicherheitsbotschaft formulieren.	 Sicherheitsbotschaft • Landstraßen sind Unfallschwerpunkte: Fahren Sie hier besonders achtsam, halten Sie sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen! • Autobahnfahrten müssen gut vorbereitet und geplant werden! • Ich bin als Verkehrsteilnehmende/Verkehrsteilnehmender immer verantwortlich und muss mich informieren! • Ich muss Abstände einhalten und die Geschwindigkeit anpassen.	Veranschaulichung Fazit

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓	Finden Sie einen gemeinsamen Abschluss und stellen Sie die Gemeinsamkeiten heraus. Bedanken Sie sich für das rege Interesse und die Mitarbeit und geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Möglichkeiten an die Hand, wo sie sich in Zukunft informieren können.	(6) Abschluss Gemeinsamkeiten von Autobahnen und Landstraßen bzgl. höherer Geschwindigkeit herausstellen: • Die Gefahr der hohen Geschwindigkeiten • Die Gefahr der Ablenkung • Die Gefahr der zu geringen Abstände <i>„Wo können Sie sich auch in Zukunft informieren?“</i> • Medien: Zeitschriften • DVR, ADAC, DVW • Fahrschulen (Rückmeldefahrt)	Fragen Blitzlicht
•		Verabschiedung	

3.5.4. Zusatzunterlagen



Herausforderung Autobahn: Einfädeln auf die Autobahn, Richtgeschwindigkeit, Rechtsfahrgebot!

Herausforderung Autobahn: Differenzgeschwindigkeiten, Spurwechsel, Rechtsfahrgebot!





Herausforderung Autobahn: Sicheres Auf- und Abfahren



Fahren mit höheren Geschwindigkeiten

Welche Gefahren?

- zu spätes Erkennen kritischer Situationen
- „fast“ Auffahrunfälle
- toter Winkel, Auto nicht gesehen

Ursachen

- zu wenig Vorausschau
- zu wenig Abstand
- zu wenig Beweglichkeit

Vermeidung & Lösungen!

- Radio hören
- FAS
- fit sein
- Fahrten planen
- Verkehrsspitzen einplanen
- Konzentration
- Abstand einhalten
- Fahrzeug checken
- für Pausen sorgen



Fahrerassistenzsysteme



Spurhalte-assistenzsystem

Fahrzeug beim Ausbrechen aus der Spur/dem Fahrstreifen anzeigen, eingreifen, warnen
>> fahrlässig werden

Abstand zum Vordermann anzeigen, warnen, eventuell Eingriff
>> erschrecken



Abstandsmesser



Personen-erkennung

vor allem bei Dunkelheit, Personen auf der Fahrbahn und am Fahrbahnaud anzeigen
>> Aufmerksamkeit
>> Ausfall

toten Winkel absichern
>> zu sehr auf Systeme verlassen
>> Ausfall



Toter Winkel Assistent



Ihre individuelle CHECKLISTE „auf der Autobahn unterwegs“

- ✓ *Autobahnfahrten planen*
- ✓ *gute Streckenplanung*
- ✓ *Sitzeinstellung (z. B. Müdigkeit)*
- ✓ *Stau, Baustellen einplanen,
wenn möglich umfahren*
- ✓ *Assistenzsysteme nutzen*
- ✓ *Pausen einbauen und gestalten*





3.6. Modul: Autofahrerinnen und Autofahrer – Dunkelheit, Wind und Wetter

Dieses Modul richtet sich an Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die noch aktiv mit dem eigenen Pkw am Straßenverkehr teilnehmen.



3.6.1. Modulbeschreibung

In diesem Modul geht es um das Thema Autofahren bei unterschiedlichen Wetter- und Sichtbedingungen. In der Straßenverkehrsordnung spricht man von sieben Faktoren, welche die Wahl der Geschwindigkeit beeinflussen und vom Autofahrenden situativ zu berücksichtigen sind. Es liegt in der Verantwortung der Fahrerin/des Fahrers, immer wieder neu zu entscheiden, welche Geschwindigkeit in der jeweiligen Situation gefahren werden kann.

Die sieben Faktoren zur Wahl der Geschwindigkeit sind:

1. die Straßenverhältnisse
2. die Verkehrsverhältnisse
3. die Sichtverhältnisse
4. die Wetterverhältnisse
5. das Fahrzeug
6. die Fahrerin/der Fahrer und
7. die Ladung.

Die Faktoren werden in beeinflussbare und nicht beeinflussbare Faktoren unterteilt. Vor allem auf die letzten drei Faktoren hat die Fahrerin/der Fahrer Einfluss. Insgesamt muss die Fahrerin/der Fahrer permanent in allen Situationen ihr/sein Verhalten anpassen.

Die ersten vier Faktoren sind die nicht beeinflussbaren Faktoren, wie z. B. der Faktor Sicht mit tief stehender Sonne. Dem ist die Fahrerin/der Fahrer ausgesetzt und muss ihr/sein Verhalten anpassen.

3.6.2. Kompetenzziele

- 1) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer ist sich der Gefahren bewusst, die durch den Einfluss unterschiedlicher Wetterbedingungen entstehen können.
- 2) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kann Ursachen für gefährliche Situationen aufgrund von Dunkelheit und Wetterbedingungen benennen.
- 3) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer entwickelt Strategien, um gefährliche Situationen durch Wetter- und Sichtbedingungen zu vermeiden.
- 4) Die Teilnehmerin/der Teilnehmer kennt die Faktoren zur Wahl der Geschwindigkeit bei unterschiedlichen Sicht- und Wetterbedingungen.

3.6.3. Ablaufplan

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
10 ↓ •	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen die Moderatorin/den Moderator und das Thema kennen.	(1) Einstieg/Begrüßung Stellen Sie sich kurz vor. Die Teilnehmerinnen/Teilnehmer stellen sich vor. Name, Herkunft Erwartungen an die Veranstaltung Stellen Sie kurz den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor.	Blitzlicht
15 ↓	Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ihre eigene Einschätzung mitteilen.	(2) Einführung ins Thema Vorstellung des Themas der Veranstaltung <i>„Was bedeutet für Sie Mobilität als Autofahrerin/Autofahrer?“</i> Information für die Moderatorin/den Moderator In diesem Baustein soll zentral das Thema „Fahren bei Dunkelheit, Wind und Wetter“ thematisiert werden. Es handelt sich nicht ausschließlich um diese drei Punkte, sondern um die Beeinflussung des Fahrverhaltens durch die unterschiedlichsten äußeren Bedingungen. Es handelt sich nicht um eine konkrete Beeinflussung, sondern um das Bewusstsein, dass alle Faktoren das individuelle Fahrverhalten beeinflussen und dass es in der Verantwortung des Fahrzeugführenden liegt, das Fahrverhalten anzupassen.	Fragen
↓	Sammeln Sie mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in schriftlicher Form (Karte oder Flipchart) die Anlässe, bei denen sie mit dem Auto unterwegs sind. Differenzieren Sie nach Freizeit, Alltag und Urlaub.	<i>„Zu welchen Anlässen sind Sie mit dem Auto bei Dunkelheit, Wind und Wetter unterwegs?“</i> Differenzierung nach Freizeit, Alltag und Urlaub. <i>„Wie häufig sind Sie mit dem Auto unterwegs?“</i> <i>„Welche Wege/Strecken nutzen Sie?“</i> <i>„Was bedeutet für Sie Fahren bei Dunkelheit, Wind und unterschiedlichen Wetterbedingungen?“</i> <i>„Wie oft fahren Sie bei Dunkelheit?“</i>	Fragen Visualisierung

	Bitte die Zahlen dem Teil I des Handbuches entnehmen. Eventuell veranschaulichen oder visualisieren Sie die genannten Zahlen.	Präsentation Unfallstatistik: <i>„Was sind Ihrer Meinung nach typische Unfallsauffälligkeiten älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer?“</i> Gegenüberstellung der Unfallzahlen, Daten und Fakten, Arten der Unfälle. <i>„Welche Ursachen können sich hinter diesen Zahlen verbergen?“</i>	Fragen eventuell Visualisierung Weitere Informationen siehe Teil I, Kapitel 5.1.
55 	Bitte lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eigene Erfahrungen und kritische Situationen schildern, damit alle von den Erfahrungen profitieren können. Lassen Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Situationen schildern und anschließend bewerten, welche Situationen am häufigsten vorgekommen sind. Erarbeiten Sie aus den Situationen konkrete Gefahren und hinterfragen Sie die Ursachen. Fordern Sie die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf, sich Gedanken über mögliche Vermeidungen und Lösungen zu machen.	(3) Schwerpunkt: Autofahren bei Dunkelheit, Wind und Wetter <i>„Welche kritischen Situationen können bei Dunkelheit und schlechten Wetterbedingungen entstehen?“</i> <i>„Welche kritischen Situationen haben Sie bereits erlebt?“</i> • Kurven – Fahrbahnhaftung durch unterschiedliche Witterungsbedingungen • Dämmerung – Dunkelheit/Sicht/Spiegelungen • Übersehen von anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern <i>„Welche Gefahren können in diesen Situationen entstehen?“</i> • Abkommen von der Fahrbahn • In den Gegenverkehr kommen • Kontrolle über das Fahrzeug verlieren <i>„Welche Ursachen können sich dahinter verbergen?“</i> • Müdigkeit, Einschränkungen der Fitness durch Ablenkung • Regen, Lichtreflexe • Mangelnde Sehkompenzenzen (altersbedingt) • Erschwerte Fokussierung durch Dunkelheit <i>„Wie können diese Gefahren im Vorfeld vermieden werden?“</i> Strategien zur Vermeidung von Gefahren • Planung von Fahrten bei Dämmerung und Dunkelheit (z. B. Streckenplanung) • Gute Voraussetzungen schaffen, wie z. B. freie Sicht durch saubere Scheiben	Fragen Optional: Binden Sie die beigefügten Bilder in Ihre Frage ein. Wo sehen Ihre Teilnehmenden Risiken oder Gefahren? Fragen Zurufsammlung Visualisierung 01 (siehe Seite 154) Fragen Zurufsammlung

Dauer (Min.)	Regieanweisungen	Inhalte	Methoden/Medien
	Nutzen Sie Informationen über Fahrerassistenzsysteme für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer als Möglichkeit, z. B. Schwächen in der Wahrnehmung und Sehfähigkeit besser kompensieren zu können. Versuchen Sie, Aspekte der Leistungsfähigkeit, der Gesundheit und der Emotionen mit einzubringen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen konkret und individuell bewerten, in welchen Situationen die oben genannten Ursachen für sie persönlich zutreffen könnten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schildern eine konkrete Situation, um anhand dieser anschließend beispielhaft Lösungen zu finden.	• Für optimale technische Bedingungen sorgen, wie z. B. Sicht durch Scheinwerfer • Wissen und Nutzung von Fahrerassistenzsystemen - Spurhalteassistent - Abstandswarner - Personenerkennung - Toter-Winkel-Assistent - Tempomat • Aspekte der Leistungsfähigkeit • Aspekte der Emotionen • Aspekte der Gesundheit Individuelle Bewertung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Lösungsstrategien und Hilfemöglichkeiten Didaktische Reserve: Schilderung einer individuellen Situation durch eine Teilnehmerin oder einen Teilnehmer. <i>„Wie können Sie diese kritischen Situationen lösen?“</i> <i>„Welche Strategien erscheinen Ihnen sinnvoll?“</i>	Bewertung
	Die Informationen der StVO dienen dazu, Verständnis und Einsicht in die notwendigen Regelungen zu schaffen. Fassen Sie die wichtigsten Informationen über die Regeln zusammen und reagieren Sie individuell auf die Nachfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.	(4) Informationen über Regelungen Geschwindigkeiten: • „Nur so schnell fahren, wie die FahrerIn/der Fahrer das Fahrzeug unter Kontrolle hat.“ • Höchstgeschwindigkeiten außerhalb geschlossener Ortschaften (Solo und mit Anhänger) – als Maximalvorgabe.	

		7 Faktoren zur Wahl der Geschwindigkeit • Straßen-, Verkehrs-, Sicht-, Wetterverhältnisse, Fahrzeug, Fahrer und Ladung • Anpassung der Geschwindigkeit an die jeweiligen Sicht- und Wetterverhältnisse und Witterungsbedingungen Abstände • Mindestens „halbe Tachogeschwindigkeit“ bei höheren Geschwindigkeiten und außerhalb geschlossener Ortschaften • Innerhalb geschlossener Ortschaften mind. 3 Pkw-Längen/15 m • Bei schlechten Voraussetzungen, Wetter- und Witterungsbedingungen Erhöhung des Abstands Überholverbote (z. B. Verkehrszeichen, Kurven, Kuppen und gefährliche Stellen) • vor allem bei schlechten Voraussetzungen durch Wetter- und Witterungsbedingungen bzw. Dunkelheit	Erklären
	Beenden Sie die Sequenz mit Ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lassen Sie ein gemeinsames Fazit/eine Sicherheitsbotschaft formulieren.	Sicherheitsbotschaft • Ich passe meine Geschwindigkeit immer den Witterungs- und Wetterbedingungen an. • Ich erhöhe meinen Abstand zum Vordermann bei schlechten Sicht- und Witterungsbedingungen.	Veranschaulichung Fazit
10  	Finden Sie einen gemeinsamen Abschluss und stellen Sie die Gemeinsamkeiten heraus. Bedanken Sie sich für das rege Interesse und die Mitarbeit und geben Sie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Möglichkeiten an die Hand, wo sie sich in Zukunft informieren können.	(5) Abschluss Gemeinsamkeiten von Autobahnen und Landstraßen bzgl. höherer Geschwindigkeit herausstellen: • Die Gefahr der hohen Geschwindigkeiten • Die Gefahr der Ablenkung • Die Gefahr der zu geringen Abstände <i>„Wo können Sie sich auch in Zukunft informieren?“</i> • Medien: Zeitschriften • DVR, ADAC, DWV • Fahrschulen (Rückmeldfahrt)	Fragen Blitzlicht
		Verabschiedung	



Fahren bei Dunkelheit, Wind und Wetter

Welche Gefahren?

- *Abkommen von der Fahrbahn*
- *in den Gegenverkehr geraten*
- *Kontrolle über das Fahrzeug verlieren*

Vermeidung & Lösungen!

- *Planung von Fahrten*
- *gute Voraussetzungen schaffen*
- *für optimale technische Bedingungen sorgen*

! *Mit individueller Bewertung durch
die Teilnehmenden.*



Gefahrensituation: Schnee, Eis und schlechte Sicht!

Gefahrensituation: Zu hohe Geschwindigkeit bei Schnee und Eis!





Gefahrensituation: Schlechte Sicht bei Nebel und Dunkelheit!



Die Akquisition
erfordert viel
Eigeninitiative!

4. Akquisition von Veranstaltungen

Um Seniorinnen und Senioren zur Teilnahme an einer „sicher mobil“-Veranstaltung zu motivieren, ist viel Eigeninitiative notwendig. Der DVR stellt Infolyer, veranstaltungsbegleitende Broschüren für die Teilnehmenden, Poster und weitere Informationsmaterialien zur Verfügung.

Das Ansprechen der Zielgruppe muss durch Sie, die Moderatorinnen und Moderatoren, erfolgen. Doch wie und wo ist die Zielgruppe zu finden? Gruppen von Seniorinnen und Senioren sind vorwiegend in Vereinen, Kirchengemeinden, Kulturzentren oder Wohlfahrtsverbänden zu finden. Pflegen Sie daher enge Kontakte zu Volkshochschulen, Automobilclubs, Seniorenbüros oder anderen Bildungsstätten. Auch Rehakliniken haben oft ein Interesse an Kooperation. Alle genannten Einrichtungen können als Multiplikator dienen und den Interessentenkreis für Sie vergrößern. Zudem

empfehlen wir, in Kontakt zu Krankenkassen oder sonstigen Gesundheitseinrichtungen zu treten. Krankenkassen, die keine eigenen Präventionsprogramme für Ältere anbieten, werben bei Eigeninitiative sogar mit Prämien für ihre Mitglieder. Wir empfehlen zudem, Kontakt zu einer ortsansässigen Fahrschule aufzubauen. Fahrschulen können gerade bei fachlichen Fragen unterstützend wirken und vielleicht sogar Räumlichkeiten zur Verfügung stellen.

Führen Sie Akquisegespräche, können Sie dafür eine Aufwandsentschädigung erhalten.





Nehmen Sie
das umfangreiche
Fortbildungs-
angebot wahr!

5. Fortbildungen für Moderierende im Programm „sicher mobil“

Nach Ihrer Ausbildung bietet der DVR seinen aktiven Moderierenden ein umfangreiches Fortbildungsangebot an. Durchschnittlich alle zwei Jahre besteht für Sie die Möglichkeit, an einer Weiterqualifizierung teilzunehmen.

Folgende Fortbildungen werden angeboten.

Praxisbaustein: „Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs“

Dieser Praxisbaustein nimmt die verkehrssichere Teilnahme am Straßenverkehr mit Fahrrad und Pedelec in den Fokus. In den 10 vorgestellten Lehreinheiten (Modulen) kann der sichere Umgang mit Fahrrad und Pedelec thematisiert und mit den Teilnehmenden in der Praxis erlebt werden. Die meisten Module sind für eine Durchführung außerhalb geschlossener Räume konzipiert.

Methodenseminare

In zwei Methodenseminaren (Fortbildung 1 und Fortbildung 2) geht es um die Festigung des Verkehrssicherheitswissens und der didaktischen Prinzipien. Das Thema „Miteinander“ sowie die unterschiedlichen Mobilitätsformen und Konfliktpotenziale werden aufgegriffen und daraus resultierende Sicherheitsbotschaften erarbeitet. Daneben spielt die Erweiterung des Methodenspektrums zur Veranstaltungsgestaltung eine größere Rolle.

Erfahrungsaustausch

In den angebotenen Erfahrungsaustauschseminaren kommen „junge“ Moderierende und „alte Hasen“ zusammen. Hier geht es im wahrsten Sinne des Wortes um den Austausch von Erfahrungen in der Praxis und bei der Durchführung von Veranstaltungen. Unter der Leitung erfahrener Referierenden werden alternative Methoden zur Wissensvermittlung vorgestellt und Hinweise zu Presse- und Akquisearbeit gegeben. Außerdem wird über Neues in der StVO berichtet.

Praxisbaustein: „Zu Fuß unterwegs“

Mit diesem Fortbildungsseminar können Sie Ihr Veranstaltungsangebot erweitern. Mit weiteren 12 Lehreinheiten (Modulen) steht hier das Thema „Fußverkehr“ im Zentrum. Dabei wird auch das Thema „Mobil mit dem Rollator“ aufgegriffen. Die sogenannten Praxisbausteine zeichnen sich dadurch aus, dass sie auch außerhalb von geschlossenen Räumen mit praktischen Elementen mit Ihren Teilnehmenden durchgeführt werden können.

Praxisbesuche

Für jeden aktiven Moderierenden besteht die Möglichkeit, eine Referentin/einen Referenten in eine seiner Veranstaltungen einzuladen. Hierbei geht es weniger um eine Kontrolle als um die Möglichkeit der Einholung einer Rückmeldung von einer/einem erfahrenen Ausbilderin/Ausbilder. Diese geben ggf. Tipps für die Optimierung der eigenen Veranstaltung. Ein Praxisbesuch wird jedem aktiven Moderierenden empfohlen.

6. Intranet für Moderierende

Für alle Moderierenden stellen wir in einem internen Bereich auf der Website des DVR (www.dvr.de) alle „sicher mobil“-Materialien in digitaler Form zur Verfügung. Neben den aktuellen Schulungsunterlagen finden Sie u. a. Informationsbroschüren, Statistiken und aufbereitete Übersichten zur Entwicklung der Unfallzahlen.

Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, aktuelle Studien oder wissenschaftliche Veröffentlichungen zu den Themen „Verkehrssicherheit“ und „Ältere Menschen im Straßenverkehr“ einzusehen und herunterzuladen. Das inhaltliche Angebot gestaltet sich dynamisch, so dass Sie regelmäßig aktualisierte und erweiterte Inhalte erhalten. Nach einer erfolgreichen Registrierung haben Sie auch die Möglichkeit, untereinander Nachrichten auszutauschen. Zum einen wollen wir Ihnen hiermit direkter und schneller Informationen zum Programm zukommen lassen, zum anderen eröffnet sich für Sie die Möglichkeit der Vernetzung untereinander. Das Intranetangebot richtet sich ausschließlich an „sicher mobil“-Moderierende und ist damit ein internes Forum. Nicht in das Programm „sicher mobil“ involvierte Personen erhalten keine Zugangsberechtigung.

Für einen Zugang zum Intranet für Moderierende müssen Sie sich zunächst registrieren. Anschließend erhalten Sie über die eingetragene E-Mail-Adresse eine Benachrichtigung, die Ihre Daten enthält. Bitte bewahren Sie diese E-Mail auf.

Sollten Sie keine E-Mail erhalten haben, schauen Sie bitte zuvor in Ihren Spam-Ordner. Falls Sie auch hier nichts finden, können Sie uns auch direkt kontaktieren. Nach Prüfung und Freigabe Ihrer Anmeldung durch den DVR erhalten Sie eine zweite Anmeldebestätigung per E-Mail zugesandt. Nach Eingang dieser zweiten E-Mail können Sie sich in das Forum (Intranet) einloggen.

Nachdem Sie Ihre Anmeldebestätigung erhalten haben, können Sie sich erstmalig im Intranet für Moderierende des DVR anmelden. Gehen Sie wie bereits für die Registrierung beschrieben auf die Website des DVR: www.dvr.de/sicher-mobil-forum. Für die Nutzung des Forums geben Sie in die Felder Benutzername und Passwort Ihre Daten ein und klicken auf die Schaltfläche Anmelden. Nun sehen Sie einen Überblick über alle Foren, beispielsweise das Forum „DVR & sicher mobi“ oder das Forum „Veröffentlichungen zum Thema Verkehrssicherheit“. Jedes Forum beinhaltet Beiträge, die mit themenspezifischen Inhalten gefüllt sind.

Viel Freude mit dem Intranet!

1

Im sicher-mobil-Internetauftritt des DVR finden Sie die Eröffnungsseite für das Forum. Hier haben Sie neben Hinweisen auf die Verfügungs- und Vertraulichkeitsbestimmungen die Möglichkeit zur Einrichtung eines persönlichen Zugangs. Um zum Forum zu gelangen, klicken Sie auf den blau unterlegten Link „Hier geht es zur Registrierung und zum Forum“.

2

Aktivieren Sie die Schaltfläche „Registrieren“ mit einem Mausklick.

3

Es öffnet sich ein Fenster mit dem Nutzungsvertrag, der Rechte, Pflichten und Datenschutz regelt, um einen gesicherten und transparenten Umgang mit dem Forum sicherzustellen. Bitte lesen Sie sich diesen genau durch.

Stimmen Sie dem Nutzungsvertrag zu, klicken Sie auf „Ich bin mit diesen Bedingungen einverstanden“.

4

Nun legen Sie Ihr Benutzerprofil an: Geben Sie in „Benutzernamen“ Ihren gewählten Namen ein und tragen Sie eine gültige E-Mail-Adresse ein.

Bestimmen Sie Ihr Passwort (mindestens 6 Zeichen) und geben Sie es im Feld „Bestätigung des Passwortes“ erneut ein. Füllen Sie dann die Felder Vorname, Nachname und Umsetzer/Verband aus. In das Feld unter dem Bestätigungscode tragen Sie die abgebildeten Zeichen ein. Können Sie die Zeichen nicht erkennen, erhalten Sie mit dem Button „Neuer Code“ eine neue Zeichenreihe. Zur Bestätigung Ihrer Eingaben klicken Sie auf die Schaltfläche „Absenden“.

III. Anhang

Wichtige Verkehrszeichen und Regelungen (StVZO)



1. Wichtige Verkehrszeichen im Überblick



1.1. Änderungen im Verkehrszeichenkatalog



Seitenstreifen befahren

Das Zeichen gibt den Seitenstreifen als Fahrstreifen frei; dieser ist wie ein rechter Fahrstreifen zu befahren.



Seitenstreifen nicht mehr befahren

Dieses Schild hebt die Freigabe des Seitenstreifens als Fahrstreifen auf. Der Seitenstreifen darf nicht mehr als Fahrstreifen befahren werden.



Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse

Diese Straße ist eine Sackgasse – jedoch nicht für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende. Für diese ist sie durchlässig.



Ladestation für Elektrofahrzeuge

Hier gibt es eine Möglichkeit zum Aufladen eines Elektrofahrzeugs.



Elektrisch betriebene Fahrzeuge

Dieses Zusatzzeichen kann z. B. in Verbindung mit anderen Verkehrszeichen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge angeordnet sein.



E-Bikes frei

Dieses Zusatzzeichen bedeutet in Verbindung mit anderen Verkehrszeichen, dass z. B. ein Verkehrsverbot nicht für E-Bikes gilt.



Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 BImSchG

Ein Verkehrsverbot gilt nicht für Fahrzeuge mit den jeweils abgebildeten farbigen Plaketten. Dieses Zusatzzeichen wird in Verbindung mit dem Verkehrszeichen „Umweltzone“ eingesetzt.



Beginn einer Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Für alle Fahrzeuge gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.



Elektrokleinstfahrzeuge frei

Dieses Zusatzzeichen bedeutet in Verbindung mit anderen Verkehrszeichen, dass z. B. ein Verkehrsverbot nicht für Elektrokleinstfahrzeuge (Elektrotretroller) gilt.

1.2. Gefahrenzeichen

Die Gefahrenzeichen mahnen die Verkehrsteilnehmenden zu erhöhter Aufmerksamkeit, wenn sie sich einer akuten sowie potenziellen Gefahrenstelle nähern.



Gefahrstelle

Das Standardschild für Gefahren jeglicher Art. Die Gefahr selber wird meist durch Zusatzschilder beschrieben. Die Fahrenden sollten ihre Geschwindigkeit verringern und bremsbereit sein.



Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts

Es kommt in Kürze eine Kreuzung oder Einmündung, bei der den von rechts kommenden Fahrzeugen Vorfahrt zu gewähren ist.



Das Schild warnt vor einer scharfen Linkskurve, in die man nicht zu schnell hineinbiegen sollte. Es empfiehlt sich, so weit wie möglich rechts zu fahren, um Verkehrsteilnehmende auf der anderen Fahrspur nicht zu gefährden.



Unebene Fahrbahn

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit empfiehlt sich, da das Fahrzeug und auch seine Ladung dadurch Schaden nehmen könnten.

1.3. Richtzeichen

Richtzeichen geben besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs. Sie können ebenfalls Gebote oder Verbote enthalten. Sie stehen unmittelbar dort, wo oder von wo an ihre Anordnung zu befolgen ist. Zu den Richtzeichen gehören u. a. die gelben Ortszeichen, die blau unterlegten oder umrandeten Parkplatz- und Informationszeichen.



Vorfahrt

Dieses Zeichen gewährt den Verkehrsteilnehmenden nur an der nächsten Kreuzung oder Einmündung Vorfahrt. Auf die Fahrzeuge auf der Querstraße muss nicht geachtet werden.



Vorfahrtsstraße

Dieses Schild wiederholt sich an jeder Kreuzung und Einmündung von rechts. Es steht entweder vor, auf oder hinter der Kreuzung oder Einmündung und gibt Vorfahrt bis zu den Zeichen „Vorfahrt gewähren“, „Halt“ oder „Ende der Vorfahrtsstraße“.



Vorrang vor dem Gegenverkehr

Es kommt eine verengte Fahrbahn. Die Fahrzeuge, die in Richtung eines weißen Pfeils fahren, haben Vorrang, müssen sich aber darauf einstellen, anzuhalten, sollte ihnen ein Fahrzeug begegnen.



Fußgängerüberweg

Hier ist für Autofahrende besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit geboten, denn zu Fuß gehende Personen, die die Straße überqueren wollen, haben Vorrang.

1.4. Vorschriftzeichen

Vorschriftzeichen enthalten Gebote und Verbote. Sie existieren meist in runder Schilderform und können durch Zusatzschilder ergänzt und eventuell beschränkt sein.



Halt! Vorfahrt gewähren.

Stopp. Hier gilt es, an der Haltelinie unbedingt anzuhalten, drei Sekunden zu warten und dem Querverkehr Vorfahrt zu gewähren. Fehlt die Haltelinie, muss an der Sichtlinie gehalten werden.



Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Fahrgeschwindigkeit darf nicht höher sein als angegeben. In diesem Fall dürfen 60 km/h nicht überschritten werden.



Verbot

Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art verboten.



Einfahrt verboten

In diese Einfahrt darf nicht hineingefahren werden. Auf herausfahrende Fahrzeuge ist zu achten.



Absolutes Halteverbot

Hier ist jedes freiwillige Halten verboten. Wer auf der Strecke halten möchte, muss dies an anderer Stelle tun. Zusatzschilder können festlegen, dass man auf dem Seitenstreifen nicht halten darf oder dass eine zeitliche Begrenzung für das Halteverbot besteht.



Wenden verboten

Auf dieser Straße dürfen Fahrzeuge keinen U-Turn machen, sondern müssen den angegebenen Spuren folgen.



**Vorfahrt gewähren**

Ich muss links und rechts Vorfahrt gewähren.

**Fahrradweg**

Als Rad Fahrer muss ich den Weg benutzen.

**Gehweg**

Zu Fuß gehende Personen müssen diesen Weg benutzen.

**Gemeinsamer Geh- und Radweg**

Zu Fuß gehende und Rad Fahrer müssen diesen Weg gemeinsam benutzen. Für andere Verkehrsteilnehmende ist er verboten.

**Getrennter Rad- und Gehweg**

Zu Fuß gehende und Rad Fahrer müssen den für sie markierten Bereich des Weges benutzen.

**Fußgängerzone**

Hier dürfen sich – mit Ausnahme von Lieferfahrzeugen – nur zu Fuß gehende Personen bewegen.





2. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

2.1. § 67 Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern

1.

Fahrräder dürfen nur dann im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb genommen werden, wenn sie mit den vorgeschriebenen und bauartgenehmigten lichttechnischen Einrichtungen ausgerüstet sind. Für abnehmbare Scheinwerfer und Leuchten gilt Absatz 2 Satz 4. Fahrräder müssen für den Betrieb des Scheinwerfers und der Schlussleuchte mit einer Lichtmaschine, einer Batterie oder einem wieder aufladbaren Energiespeicher oder einer Kombination daraus als Energiequelle ausgerüstet sein. Alle lichttechnischen Einrichtungen, mit Ausnahme von Batterien und wieder aufladbaren Energiespeichern, müssen den Anforderungen des § 22a genügen. Die Nennspannung der Energiequelle muss verträglich mit der Spannung der verwendeten aktiven lichttechnischen Einrichtungen sein.

2.

Als lichttechnische Einrichtungen gelten auch Leuchtstoffe und rückstrahlende Mittel. Die lichttechnischen Einrichtungen müssen vorschriftsmäßig im Sinne dieser Verordnung und während ihres Betriebs fest angebracht, gegen unabsichtliches Verstellen unter normalen Betriebsbedingungen gesichert sowie ständig einsatzbereit sein.

Lichttechnische Einrichtungen dürfen nicht verdeckt sein. Scheinwerfer, Leuchten und deren Energiequelle dürfen abnehmbar sein, müssen jedoch während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, angebracht werden. Lichttechnische Einrichtungen dürfen zusammengebaut, ineinander gebaut oder kombiniert sein, mit Ausnahme von Fahrtrichtungsanzeigern. Lichttechnische Einrichtungen dürfen sich in ihrer Wirkung gegenseitig nicht beeinflussen. Fahrräder mit einer Breite über 1.000 mm müssen nach vorne und hinten gerichtete, paarweise horizontal angebrachte Rückstrahler sowie mindestens zwei weiße Scheinwerfer und zwei rote Schlussleuchten aufweisen, die mit einem seitlichen Abstand von maximal 200 mm paarweise zur Außenkante angebracht sein müssen. Abweichend davon müssen Fahrräder, die breiter als 1.800 mm sind, den Anbauvorschriften der Regelung Nr. 48 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (ABl. L 265 vom 30.9.2016, S. 125) für Personenkraftwagen entsprechen.

3.

Fahrräder müssen mit einem oder zwei nach vorn wirkenden Scheinwerfern für weißes Abblendlicht ausgerüstet sein. Der Scheinwerfer muss so eingestellt sein, dass er andere Verkehrsteilnehmende nicht blendet. Blinkende Scheinwerfer sind unzulässig. Fahrräder müssen mit mindestens einem nach vorn wirkenden weißen Rückstrahler ausgerüstet sein. Scheinwerfer dürfen zusätzlich mit Tagfahrlicht- und Fernlichtfunktion für weißes Licht mit einer maximalen Lichtstärke und Lichtverteilung der Tagfahrlichtfunktion nach der Regelung Nr. 87 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Leuchten für Tagfahrlicht für Kraftfahrzeuge (ABl. L 164 vom 30.6.2010, S. 46) – ausgerüstet sein. Die Umschaltung zwischen den Lichtfunktionen muss automatisch erfolgen oder von Hand mit Bedienteilen entsprechend der Lageanordnung nach der Regelung Nr. 60 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung zweirädriger Krafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor hinsichtlich der vom Fahrzeugführenden betätigten Bedienteile und der Kennzeichnung von Bedienteilen, Kontrollleuchten und Anzeigevorrichtungen (ABl. L 297 vom 15.10.2014, S. 23).

4.

Fahrräder müssen an der Rückseite mit mindestens:

1. einer Schlussleuchte für rotes Licht,
2. einem roten nicht dreieckigen Rückstrahler der Kategorie „Z“ ausgerüstet sein.

Schlussleuchte und Rückstrahler dürfen in einem Gerät verbaut sein. Schlussleuchten dürfen zusätzlich mit einer Bremslichtfunktion für rotes Licht mit einer Lichtstärke und Lichtverteilung der Bremslichtfunktion entsprechend der Regelung Nr. 50 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten, Bremsleuchten, Fahrtrichtungsanzeigern und Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichenschild für Fahrzeuge der Klasse L (ABl. L 97 vom 29.3.2014, S. 1) – ausgerüstet sein. Blinkende Schlussleuchten sind unzulässig.

3

4

5.

Fahrradpedale müssen mit nach vorn und nach hinten wirkenden gelben Rückstrahlern ausgerüstet sein. Die Längsseiten eines Fahrrades müssen nach jeder Seite mit:

1. ringförmig zusammenhängenden retroreflektierenden weißen Streifen an den Reifen oder Felgen oder in den Speichen des Vorderrades und des Hinterrades

oder

2. Speichen an jedem Rad, alle Speichen entweder vollständig weiß retroreflektierend oder mit Speichenhülsen an jeder Speiche,

oder

3. mindestens zwei um 180 Grad versetzt angebrachten, nach der Seite wirkenden gelben Speichenrückstrahlern an den Speichen des Vorderrades und des Hinterrades kenntlich gemacht sein.

Zusätzlich zu der Mindestausrüstung mit einer der Absicherungsarten dürfen Sicherungsmittel aus den anderen Absicherungsarten angebracht sein. Werden mehr als zwei Speichenrückstrahler an

einem Rad angebracht, so sind sie am Radumfang gleichmäßig zu verteilen. Zusätzliche nach der Seite wirkende bauartgenehmigte gelbe rückstrahlende Mittel sind zulässig. Nach vorne und nach hinten wirkende Fahrtrichtungsanzeiger, genehmigt nach der Regelung Nr. 50 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten, Bremsleuchten, Fahrtrichtungsanzeigern und Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichenschild für Fahrzeuge der Klasse L (ABl. L 97 vom 29.3.2014, S. 1) – und angebaut nach der Regelung Nr. 74 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L 1 hinsichtlich des Anbaus der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (ABl. L 166 vom 18.6.2013, S. 88) sowie Anordnung der Bedienteile nach der Regelung Nr. 60 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung zweirädriger Krafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor hinsichtlich der vom Fahrzeugführer betätigten Bedienteile und der Kennzeichnung von Bedienteilen, Kontrollleuchten und Anzeigevorrichtungen (ABl. L 297 vom 15.10.2014, S. 23), sind nur bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit einem Aufbau, der Handzeichen des Fahrenden ganz oder teilweise verdeckt, zulässig.



6.

Schlussleuchte und Scheinwerfer dürfen nur gemeinsam einzuschalten sein, wenn sie mithilfe einer Lichtmaschine betrieben werden.

Bei eingeschalteter Standlichtfunktion darf auch die Schlussleuchte allein leuchten.

In den Scheinwerfern und Leuchten dürfen nur die nach ihrer Bauart dafür bestimmten Leuchtmittel verwendet werden.

7.

Bei Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung kann die Versorgung der Beleuchtungsanlage über eine Kopplung an den Energiespeicher für den Antrieb erfolgen, wenn

1. nach entladungsbedingter Abschaltung des Unterstützungsantriebs noch eine ununterbrochene Stromversorgung der Beleuchtungsanlage über mindestens zwei Stunden gewährleistet ist

oder

2. der Antriebsmotor als Lichtmaschine übergangsweise benutzt werden kann, um auch weiterhin die Lichtanlage mit Strom zu versorgen.

Satz 1 gilt nicht für Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung, die vor dem 1. Januar 2019 in Verkehr gebracht wurden.

6

7

Herausgegeben von:

© Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)

Hauptstadtbüro

Jägerstraße 67-69

10117 Berlin

T +49(0)30 22 66 771 0

F +49(0)30 22 66 771 29

E info@dvr.de

Autoren:

Tatjana Contzen, Dennis Hoppe

Fachliche Beratung:

Torsten Buchmann

Layout, Textüberarbeitung:

P.AD. Werbeagentur, Meinerzhagen

2019

Bildnachweis:

www.istockphoto.com

www.shutterstock.com

DEGENER Verlag GmbH

DVR

Druck:

BasseDruck GmbH, Hagen