



**Mobil bleiben,
aber sicher!**



Mobil bleiben, aber sicher!

Handbuch

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Verkehrswacht e.V.
Budapester Str. 31
10787 Berlin
www.deutsche-verkehrswacht.de

Text und Redaktion:
Karin Müller
Projektreferentin „Mobil bleiben, aber sicher!“
Telefon: 030-516 51 05 30
karin.mueller@verkehrswacht.de

Bildnachweis:
DVW, Rendel Freude (2)

Stand: Oktober 2020

Inhalt

1	EINFÜHRUNG: PROJEKT „MOBIL BLEIBEN, ABER SICHER!“	5
1.1	Zielgruppe: Ältere Menschen im Straßenverkehr	5
1.1.1	Unfallgeschehen	6
1.2	Zielsetzung und Schwerpunkte	6
1.2.1	Sichere Mobilität im Alter	6
1.2.2	Zu Fuß Gehende	6
1.2.3	Rad- und Pedelec-fahrende, Helmtragen	7
1.2.4	Auto- und Motorrad-fahrende	7
1.2.5	Beeinträchtigungen durch Müdigkeit und Medikamente	7
1.2.6	Abbiegeunfälle	7
1.2.7	Sichtbarkeit	7
1.2.8	Ablenkung	7
1.3	Unterstützung durch die DVW und die Landesverkehrswachten	8
1.4	Förderung durch das BMVI	8
2	VERKEHRSSICHERHEITSTAGE	9
2.1	Rahmenbedingungen für die Durchführung	9
2.2	Grundlage für die Beratung der Zielgruppe	9
2.2.1	Mobilität älterer Menschen	10
2.3	Aktionselemente: Hinweise zur Umsetzung	14
2.3.1	Aktionselement Informationsstand	15
2.3.2	Aktionselement Reaktionstestgerät	17
2.3.3	Aktionselement Sehtest	21
2.3.4	Aktionselement Hörtest	26
2.3.5	Aktionselement Bremssimulator	29
2.3.6	Aktionselement Pkw-Simulator	33
2.3.7	Aktionselement Motorradsimulator	39
2.3.8	Aktionselement Fahrradsimulator	43
2.3.9	Aktionselement Fahrradhelm	51
2.3.10	Aktionselement Pedelec	57
2.3.11	Aktionselement Abbiegeunfälle	66
2.3.12	Aktionselement Mobilitätshilfen - Rollator	72
2.3.13	Aktionselement Sichtbarkeit	80

2.3.14	Aktionselement Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente: Alkohol	86
2.3.15	Aktionselement Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente: Müdigkeit und Medikamente	90
2.4	Ansprachestrategien	95
2.5	Kombination der Aktionselemente	98
2.6	Organisationskosten	100
2.7	Rahmenprogramm	100
3	VORBEREITUNG	101
3.1	Vorüberlegungen	101
3.2	Veranstaltungsformat	102
3.3	Planung des Verkehrswachtstands	102
3.4	Aufgabenverteilung	103
3.5	Veranstaltungsversicherung	104
3.6	Kooperationspartner	104
3.7	Finanzierung	105
3.8	Projektplaner DVW.app	105
3.9	Der Antrag für einen Verkehrssicherheitstag	106
3.10	Fristen	106
3.11	Beschreibung des Ablaufs	106
3.12	Angebote einholen	106
3.13	Bewerbung der Veranstaltung	107
3.14	Der Verkehrssicherheitstag startet	107
3.15	Es läuft nicht so, wie geplant	108
4	NACHBEREITUNG	109
4.1	Abrechnung	109
4.1.1	Belege und Originalunterlagen	109
4.1.2	Sachbericht und Fotos	109
5	MEDIEN	110
5.1	Medienschop der DVW	110
5.2	Weitere Medien	110
5.3	Weitere Materialien	110

1 Einführung:

Projekt „Mobil bleiben, aber sicher!“

Das Bundesprogramm „Mobil bleiben, aber sicher!“ ist ein Angebot der Deutschen Verkehrswacht (DVW) zur sicheren Mobilität im Alter. Verkehrswachten führen bundesweit die ganztägigen Verkehrssicherheitstage für Seniorinnen und Senioren durch. An zahlreichen Aktionsgeräten können diese unverbindlich ihre Fähigkeiten testen. Eine gute Ansprache der Seniorinnen und Senioren schafft die Grundlage dafür, weitergehende Gespräche zu führen, persönliche Fragen zu beantworten und hilfreiche Tipps zum verkehrssicheren Verhalten zu geben. „Mobil bleiben, aber sicher!“ wird mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) umgesetzt.

In diesem Projekthandbuch haben wir alle Themen rund um einen Verkehrssicherheitstag für Sie zusammengestellt. Dabei geht es um viele Fragen, die uns immer wieder erreichen: Was muss ich bei der Planung eines Verkehrssicherheitstags beachten? Welche Inhalte soll ich vermitteln? Welche Aktionselemente kann ich einsetzen? Wie setze ich diese um? Wo kann ich einen Projektantrag stellen? Und woher bekomme ich die Projektmedien? Im Folgenden stellen wir die inhaltlichen Botschaften und die Rahmenbedingungen des Projekts vor und geben zahlreiche praktische Tipps und Hinweise zur Umsetzung.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Handbuch oder einen guten Tipp, den Sie mit anderen Verkehrswachten teilen möchten? Dann freuen wir uns über Ihre E-Mail an senioren@verkehrswacht.de.

1.1 Zielgruppe: Ältere Menschen im Straßenverkehr

Die Zahl älterer Menschen in Deutschland wächst stetig. Im Jahr 2019 war laut Statistischem Bundesamt (Destatis) mehr als jeder Fünfte 65 Jahre und älter (21,5 Prozent). Im Vergleich zu früheren Generationen sind die Menschen der Generation 65 plus heute deutlich mobiler. Zudem besitzen immer mehr von ihnen einen Führerschein und sind bis ins hohe Alter mit dem Auto unterwegs. Es wäre jedoch falsch, die Zielgruppe „ältere Menschen“ lediglich nach ihrem Alter zu beschreiben. Denn das kalendarische Alter für sich genommen sagt wenig darüber aus, wie gesund, leistungsfähig und verkehrstüchtig ein Mensch ist. Auch unterscheiden sich Seniorinnen und Senioren stark in ihren Mobilitätsgewohnheiten und in ihren Lebensstilen – mit Auswirkungen auf ihre Teilnahme am Straßenverkehr und ihr Unfallrisiko.

Im Jahr 2018 veröffentlichte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Studie, die einen Zusammenhang des Lebensstils älterer Autofahrender und ihrer Unfallgefährdung zeigt. So haben laut Studie besonders die älteren Autofahrerinnen und Autofahrer ein erhöhtes Unfallrisiko, die einen sehr aktiven Lebensstil haben und Abwechslung und Spaß suchen.

Internationale Studien weisen darauf hin, dass das Alter allein kein erhöhtes Unfallrisiko bedeutet. Das ändert sich jedoch, wenn krankheitsbedingte Einbußen der Leistungsfähigkeit nicht mehr durch ein entsprechend angepasstes Verhalten kompensiert werden können.

1.1.1 Unfallgeschehen

Das Statistische Bundesamt veröffentlicht jährlich die amtliche Unfallstatistik. Diese enthält allgemeine Angaben zur Anzahl der Menschen ab 65 Jahren, die im Straßenverkehr verunglückten, zur Verletzungsschwere und zu den Unfallursachen.

Im Jahr 2019 bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückte ab 65 Jahren

	Gesamt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Insgesamt, davon ...	52.444	38.218	13.189	1.037
mit dem Pkw	24.146	18.526	5.206	414
mit dem Rad/Pedelec	15.560	11.111	4.188	261
zu Fuß	6.868	4.366	2.267	235
mit Krafträdern (alle)	3.185	2.079	1.025	81

Quelle: Destatis: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2019

In den Umsetzungshinweisen zu den Aktionselementen (Kapitel 2) sind die jeweils relevanten Unfallzahlen zusammengefasst. Ausführliche Unfallstatistiken können beim Statistischen Bundesamt (www.destatis.de) heruntergeladen werden. Sobald die Unfallstatistiken des Vorjahres vorliegen, informiert die DVW darüber in einer Pressemitteilung und in ihrem Newsletter „DVW intern“.

1.2 Zielsetzung und Schwerpunkte

„Mobil bleiben, aber sicher!“ ist auf die präventive Verkehrssicherheitsarbeit mit Seniorinnen und Senioren ausgerichtet. Ziel ist es, eine sichere Mobilität im Alter zu erhalten und zu fördern.

1.2.1 Sichere Mobilität im Alter

Bei den Verkehrssicherheitstagen werden die Seniorinnen und Senioren zur sicheren Mobilität im Alter beraten. Grundlage für die Beratung sind altersbegleitende Veränderungen bei Gesundheit und Leistungsfähigkeit, da diese ein besonderes Gefährdungspotential bergen. Davon ausgehend sollen die Verkehrswachten konkrete Anregungen für ein verkehrssicheres Verhalten geben. Dazu gehört es, Stärken und positive Aspekte zu fördern und Möglichkeiten der Kompensation vorzustellen.

Ausgehend vom Unfallgeschehen der Zielgruppe und den Gegebenheiten vor Ort können die Verkehrswachten die thematischen Schwerpunkte eines Verkehrssicherheitstags bedarfsgerecht wählen.

1.2.2 Zu Fuß Gehende

Zu Fuß Gehende sind ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs – und sie sind die langsamsten Verkehrsteilnehmenden. Im Alter verringert sich zudem die Gehgeschwindigkeit, ebenso wie die Beweglichkeit und das Reaktionsvermögen. Bei den Verkehrssicherheitstagen erhalten die Seniorinnen und Senioren Tipps für ihre Sicherheit als zu Fuß Gehende. Die Beratung richtet sich auch an Menschen, die mit dem Rollator oder anderen Mobilitätshilfen unterwegs sind. Mit praktischen Anleitungen können die Seniorinnen und Senioren die Informationen oft gleich praktisch umsetzen und üben.

1.2.3 Rad- und Pedelecfahrende, Helmtragen

Im Alter lassen Reaktion, Kraft und Beweglichkeit nach. Bei älteren Rad- und Pedelecfahrenden kann es zu Fahrfehlern und Fehlverhalten kommen. Diese können zu Unfällen führen, meist mit deutlich schwereren Folgen als bei jüngeren Menschen. Entsprechend beraten die Verkehrswachten die älteren Rad- und Pedelecfahrenden zu sicherem Verhalten und geben praktische Tipps und Anleitungen.

Das Risiko einer Kopfverletzung bei einem Sturz mit dem Rad oder Pedelec steigt mit zunehmendem Alter der Fahrenden und mit der Geschwindigkeit, die sie fahren. Ein Fahrradhelm kann die Wahrscheinlichkeit für schwere Kopfverletzungen um bis zu 70 Prozent senken. Deshalb gehört die Beratung zum Fahrradhelm zu allen Themen rund um Fahrrad und Pedelec.

1.2.4 Auto- und Motorradfahrende

Viele Senioreninnen und Senioren möchten möglichst lange mit dem Auto – manche auch mit dem Motorrad – mobil und damit unabhängig bleiben. Mit Fahrsimulatoren und Testgeräten können individuelle Kompetenzen und Defizite veranschaulicht werden. Daran anschließend können die Verkehrswachten die Probanden individuell für die Problematik sensibilisieren, ihnen sichere Verhaltensweisen vorstellen, ihre Fragen beantworten und sie zu fahrpraktischen Angeboten vor Ort beraten.

1.2.5 Beeinträchtigungen durch Müdigkeit und Medikamente

Müdigkeit am Steuer kann zu schweren Unfällen führen. Ältere Menschen sind besonders am frühen Nachmittag anfällig für Schläfrigkeit. Diese kann beispielsweise als Nebenwirkung von Medikamenten oder durch Krankheiten verursacht sein. Im Gespräch mit den älteren Autofahrenden können die Verkehrswachten zu dieser Problematik informieren und Tipps zum richtigen Verhalten geben.

Viele ältere Menschen nehmen regelmäßig Medikamente ein. Diese können die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Insbesondere die älteren Autofahrenden sollen animiert werden, sich verkehrsmedizinisch beraten zu lassen.

1.2.6 Abbiegeunfälle

Abbiegesituationen sind unfallträchtig, weil sie komplex sind und Mehrfachhandlungen erfordern. Solche Situationen sind vor allem für ältere Menschen schwierig, da es im Alter immer schwerer fällt, schnell viele Handlungen gleichzeitig auszuführen. Deshalb sollen sie über mögliche Risiken in Abbiegesituationen aufgeklärt werden. Dazu beraten die Verkehrswachten sie Individuell zum sicheren Verhalten beim Abbiegen mit einem Fahrzeug oder beim Queren zu Fuß oder mit dem Fahrrad oder Pedelec.

1.2.7 Sichtbarkeit

Bei Dunkelheit und schlechten Licht- und Sichtverhältnissen werden Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Motorrad unterwegs sind, von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern oft erst sehr spät wahrgenommen. Eine gute Sichtbarkeit, etwa mit retroreflektierender Kleidung und Warnweste, ist ein entscheidender Sicherheitsfaktor. Gleiches gilt für eine technisch einwandfreie Beleuchtung.

1.2.8 Ablenkung

Die konkrete Bedeutung von Ablenkung als Unfallursache ist statistisch schwer zu erfassen. Jedoch ist davon auszugehen, dass mindestens jeder zehnte Unfall im Straßenverkehr durch Ablenkung mit verursacht wurde. In der Schweiz werden „Unaufmerksamkeit und Ablenkung“ als eigene Kategorie in der Unfallstatistik geführt und als Ursache für 30 Prozent aller Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge angegeben. Neben der Beratung am Informationsstand eignen sich besonders die Fahrsimulatoren, um das Thema praktisch erlebbar zu machen.

1.3 Unterstützung durch die DVW und die Landesverkehrswachten

Rund um die Planung und Organisation des Verkehrssicherheitstags treten viele Fragen auf. Benötigen Sie dabei Hilfe, ist Ihre erste Ansprechpartnerin die Landesverkehrswacht. Sie führt auch regelmäßig Fortbildungsveranstaltungen durch, bei denen das Projekt vorgestellt und Neuerungen besprochen werden.

Ansprechpartnerinnen bei der DVW sind:

Karin Müller

Projektreferentin „Mobil bleiben, aber sicher!“

Telefon: 030-516 5105-30

E-Mail: karin.mueller@verkehrswacht.de

Kristine Balitzki

Projektsachbearbeiterin „Mobil bleiben, aber sicher!“

Telefon: 030-516 5105-41

E-Mail: kristine.balitzki@verkehrswacht.de

Weitere Informationen und Unterlagen zur Umsetzung von „Mobil bleiben, aber sicher!“ gibt es in der DVW.app (siehe Kap. 3.8). Im Online-Medienshop der DVW können Sie Flyer, Plakate, Handzettel und vieles mehr kostenfrei für die Verkehrssicherheitstage bestellen: www.deutsche-verkehrswacht.de

1.4 Förderung durch das BMVI

Das Projekt „Mobil bleiben, aber sicher!“ wird mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführt. Grundlage für die Förderung der Verkehrssicherheitstage vor Ort sind die allgemeinen Hinweise zu den Bundesprogrammen sowie dieses Handbuch mit allen Umsetzungshinweisen (siehe Kap. 2). In der DVW.app unter <https://DVW.app> können Sie alle aktuellen Unterlagen herunterladen.

2 Verkehrssicherheitstage

Verkehrssicherheitstage sind ganztägige Aktionen, die bundesweit von den Verkehrswachten durchgeführt werden. Im Folgenden erhalten Sie detaillierte Informationen zur organisatorischen und inhaltlichen Gestaltung.

2.1 Rahmenbedingungen für die Durchführung

Damit ein Verkehrssicherheitstag in „Mobil bleiben, aber sicher!“ förderfähig ist, beachten Sie bitte folgende Vorgaben:

- ✓ Mit dem Verkehrssicherheitstag erreichen Sie die Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Generation 65 plus).
- ✓ Die Aktion ist öffentlich und ohne Anmeldung zugänglich.
- ✓ Sie erheben keinen Eintritt für den Verkehrssicherheitstag und keine Teilnehmergebühr.
- ✓ Die Aktion dauert mindestens 6 Stunden, zuzüglich je eine Stunde für Auf- und Abbau.
- ✓ Es handelt sich um eine eigenständige Veranstaltung oder um eine Aktion im Rahmen einer größeren Veranstaltung, wie Seniorentag, Dorf- oder Stadtfest.

In der Regel finden die Verkehrssicherheitstage eintägig statt. Bei Großveranstaltungen, wie Landes- und Stadtfeste oder große Messen für die Zielgruppe, können im begründeten Einzelfall mehrtägige Aktionen gefördert werden.

Wenn Sie bei einem Verkehrssicherheitstag von Sponsoren unterstützt werden, darf die Beteiligung erkennbar sein. Ausgeschlossen ist jedoch eine Produkt- und Verkaufswerbung. Zudem muss das Engagement auf die nachhaltige Förderung des Projekts ausgerichtet sein.

Eine Förderung ist nicht möglich, wenn eine Partei Veranstalter ist oder der parteipolitische Charakter der Veranstalter überwiegt.

2.2 Grundlage für die Beratung der Zielgruppe

Mit den Verkehrssicherheitstagen in „Mobil bleiben, aber sicher!“ sollen die Verkehrswachten die Seniorinnen und Senioren für Fragen der sicheren Mobilität im Alter sensibilisieren und sie anregen, sich mit der Thematik auseinanderzusetzen. Dazu informieren sie die Seniorinnen und Senioren individuell zur sicheren Mobilität, bieten praktische Hilfe und geben Tipps.

Die altersbegleitenden Veränderungen bei Gesundheit und Leistungsfähigkeit sind ein wichtiger Ausgangspunkt für die Beratung der Seniorinnen und Senioren. Einen allgemeinen Überblick darüber gibt das Kapitel 2.2.1 Mobilität älterer Menschen. In den Umsetzungshinweisen zu den Aktionselementen (Kapitel 2.3) werden die Veränderungen, die für die Beratung zu den einzelnen Aktionselementen zentral sind, vertieft und ergänzt.

2.2.1 Mobilität älterer Menschen

Kommunikation

Was zum Thema sichere Mobilität im Alter vermittelt werden soll

- › Die Besucherinnen und Besuchern der Verkehrssicherheitstage sollen je nach Art der Verkehrsteilnahme zu Unfallursachen im Straßenverkehr, den jeweils zentralen Gefährdungen sowie möglichen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit informiert werden.
- › Ebenso sollen sie konkrete Anregungen bekommen zu verkehrssichererem Verhalten und Verhaltensweisen, die zur Kompensation dienen können.
- › Eine solche Beratung lässt sich vor allem gut an das unverbindliche Testen der verschiedenen Aktionselemente anschließen.
- › Zudem ist es wichtig, auf Stärken und Ressourcen einzugehen und positive Aspekte zu fördern.
- › Die Umsetzungshinweise beschreiben zu jedem Aktionselement die Zielsetzung (was erreicht werden soll) und die Inhalte (was vermittelt werden soll). Sie geben Anregungen für die Durchführung und vermitteln Wissen und Hintergrundinformation für die Beratung der Zielgruppe.

Wissen I

Was eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigen kann

„Alt“ ist nicht gleich „alt“

- › Bei der Seniorengeneration handelt es sich um eine große und heterogene Gruppe – sei es in Bezug auf ihre Mobilitätsgewohnheiten, auf Gesundheit und Leistungsvermögen oder auf die Lebensumstände und Interessen. Viele Seniorinnen und Senioren fühlen sich jünger als ihr kalendarisches Alter.
- › Mit dem Älterwerden gehen Gesundheits- und Leistungseinbußen einher. Solche altersbegleitenden Veränderungen sind individuell sehr unterschiedlich hinsichtlich Zeitpunktes und Ausmaßes.
- › Von den Veränderungen der körperlichen und geistigen Fähigkeiten sind vor allem solche Funktionen betroffen, die wichtig sind, um Abläufe im Verkehrsgeschehen rasch zu erkennen und einzuschätzen und schnell und sicher zu reagieren.

Altersbegleitende Veränderungen

- › Grundsätzlich kann das Altern auf verschiedene Bereiche und Funktionen einwirken.

Sensorische Fähigkeiten

- › Sehen: Sehfunktionen verändern sich, typisch sind
 - » nachlassende Sehschärfe,
 - » verminderte Akkommodationsfähigkeit (Blickwechsel zwischen nah und fern),
 - » längere Adaptionszeiten (hell/dunkel-Anpassung dauert länger),
 - » nachlassendes Dämmerungssehen,
 - » größere Blendempfindlichkeit,
 - » Einschränkung des Gesichtsfeldes,
 - » Beeinträchtigung durch Augenerkrankungen, wie Grauer Star oder Makuladegeneration.

- 】 Hören:
 - » nachlassende Hörfähigkeit, vor allem hoher Töne,
 - » Schwierigkeiten beim Richtungshören, somit Probleme mit der richtigen Ortung.
- 】 Gleichgewicht:
 - » Gleichgewichtssinn nimmt ab.

Kognitive Fähigkeiten

- 】 Informationen von außen (Reize wie Seh- und Höreindrücke), die an das Gehirn weitergeleitet werden, werden langsamer verarbeitet.
- 】 Die längere Verarbeitungszeit bedingt eine längere Wahrnehmungs- und Entscheidungszeit. Dadurch wird das schnelle Mehrfachhandeln, das vor allem beim Autofahren wichtig ist, erschwert.
- 】 Reaktionsgeschwindigkeit und Reaktionssicherheit verringern sich.
- 】 Aufmerksamkeit, Konzentrations- und Merkfähigkeit sowie die Fähigkeit, mehrere Dinge gleichzeitig durchzuführen, nehmen ab.
- 】 Schnellere Ermüdbarkeit und geringere Erholungsfähigkeit.

Motorische Fähigkeiten

- 】 Muskelkraft, Bewegungskoordination, Ausdauer nehmen ab,
- 】 Beweglichkeit und Bewegungsgeschwindigkeit lassen nach.

Erkrankungen

- 】 Viele ältere Menschen leiden an Erkrankungen, häufig an mehreren gleichzeitig, zum Beispiel Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck, Diabetes oder Demenzerkrankungen. Das kann ihre allgemeine Leistungsfähigkeit mindern und sich auf eine sichere Verkehrsteilnahme auswirken, vor allem auf die Fahrtüchtigkeit.
- 】 Erkrankungen bedeuten nicht zwangsläufig das Ende des Autofahrens; viele lassen sich mit Medikamenten und Therapien gut behandeln. Manche Erkrankungen beeinträchtigen jedoch trotz Medikamenten und Therapien wichtige Funktionen, die beim Autofahren notwendig sind.

Medikamente

- 】 Viele, vor allem ältere Menschen nehmen regelmäßig Medikamente ein. Dadurch kann oft die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr wiederhergestellt oder erhalten werden.
- 】 Viele der in Deutschland zugelassenen Medikamente, wie Schlaf- und Schmerzmittel, Antidepressiva, aber auch rezeptfreie Arzneien, wie Erkältungsmittel, können sich negativ auf die Teilnahme am Straßenverkehr auswirken.
- 】 Zu den Nebenwirkungen gehören Müdigkeit, Schwindel, Sehstörungen, eine verzögerte Reaktionsfähigkeit und Konzentrationsschwäche.
- 】 Inwiefern ein Medikament die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt, hängt von einer Reihe von Faktoren ab wie Geschlecht, Alter und Gewicht, aber auch Vorerkrankungen und die Einnahme weiterer Medikamente.
- 】 Bei der Einnahme von Medikamenten ist der Therapiebeginn die kritischste Phase. Vorsicht ist auch bei einer Änderung der Dosis und beim Absetzen von Medikamenten geboten.
- 】 Eine fundierte Beratung zu Medikamenten und Nebenwirkungen, die sich auf die sichere Verkehrs-

teilnahme auswirken können, kann ausschließlich durch den behandelnden Arzt/die behandelnde Ärztin oder eine/n Apotheker/in erfolgen.

- » Bei den Verkehrssicherheitstagen können die ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrswachten jedoch auf die Problematik aufmerksam machen. Sie können insbesondere ältere Autofahrende dazu animieren, sich damit eingehender zu befassen und sich zu Medikamenten und Auswirkungen auf die Fahreignung in der Arztpraxis oder Apotheke beraten zu lassen.

Müdigkeit

- » Ältere Menschen sind vor allem am frühen Nachmittag anfällig für Müdigkeit. Die Ursachen sind vielfältig. Neben zu wenig Schlaf kann sie zum Beispiel auch als Nebenwirkung von Medikamenten oder in Zusammenhang mit bestimmten Krankheiten stehen.
- » Müdigkeit am Steuer kann zu schweren Unfällen führen.

Auswirkungen altersbegleitender Veränderungen auf die sichere Verkehrsteilnahme

- » Altersbegleitende Veränderungen der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit haben Auswirkungen auf die sichere Verkehrsteilnahme.
 - » Bei älteren zu Fuß Gehenden verringert sich die Gehgeschwindigkeit um etwa ein Fünftel, hinzukommen Gangunsicherheit, verminderte Beweglichkeit, verringertes Reaktionsvermögen und andere.
 - » Nachlassende Kraft und Beweglichkeit, Koordination und Wahrnehmung beeinträchtigen ein sicheres Rad- und Pedelec-fahren.
 - » Seniorinnen und Senioren am Steuer haben vor allem Probleme in komplexen Situationen, die eine zügige Wahrnehmung und ein schnelles Entscheiden und Handeln erfordern (zum Beispiel an einer verkehrsreichen Kreuzung), da Informationen langsamer verarbeitet werden.
- » Grundsätzlich sind die altersbedingten Veränderungen ein wesentlicher Ausgangspunkt für die Beratung zur sicheren Mobilität im Alter.

Wissen II

Was eine sichere Verkehrsteilnahme fördern kann

- » Um eine sichere Verkehrsteilnahme älterer Menschen zu fördern, ist es wichtig, individuelle Sicherheitspotentiale zu nutzen. Die BAST nennt als Sicherheitspotentiale
 - » Erfahrung, das heißt Seniorinnen und Senioren verfügen über eine langjährige Erfahrung im Straßenverkehr; viele von ihnen haben zudem seit vielen Jahrzehnten einen Führerschein und fahren oft noch regelmäßig mit dem Auto (Situationskenntnis, Voraussicht),
 - » kompensatorisches Verhalten, das heißt häufig meiden sie ungünstige Verkehrszeiten und Verkehrssituationen und zeigen als Autofahrende oft eine vorsichtige Fahrweise,
 - » sicherheitsbezogene Einstellungen und ein stärkeres Sicherheitsbewusstsein, zum Beispiel Regeltreue,
 - » Lernfähigkeit, das heißt auch im Alter kann Neues gelernt werden.

- 】 Bei der Verkehrssicherheitsarbeit mit Seniorinnen und Senioren können diese Sicherheitspotentiale gut genutzt werden. Dabei sollen Stärken und Ressourcen gefördert und Möglichkeiten der Kompensation vorgestellt werden, beispielsweise
 - » an Trainings und Schulungen teilnehmen, um die eigenen Fähigkeiten zu erhalten und zu stärken, zum Beispiel „sicher mobil“, „Fit mit dem Fahrrad“, „Fit im Auto“ und andere Mobilitätstrainings,
 - » Verkehrsmittel bewusst wählen,
 - » schlechtes Wetter und komplexe Verkehrssituationen meiden, verkehrsarme Zeiten wählen,
 - » (technische) Hilfsmittel nutzen,
 - » regelmäßig die Gesundheit checken lassen und sich informieren, wie sich alters- oder krankheitsbedingte Leistungseinbußen oder Medikamente auf die eigene Mobilität auswirken können.

Unfallgeschehen

Warum ältere Menschen eine wichtige Zielgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit sind

- 】 In den vergangenen 20 Jahren ist der Anteil der Menschen ab 65 Jahren an der Gesamtbevölkerung von 16,69 Prozent auf 21,5 Prozent im Jahr 2019 gestiegen. Der Anteil der Menschen ab 65 Jahren an der Gesamtbevölkerung und damit auch im Straßenverkehr wird in den kommenden Jahrzehnten weiter zunehmen.
- 】 Seniorinnen und Senioren sind heute mobiler als früher. Immer mehr ältere Menschen besitzen einen Führerschein, sodass sie bis ins hohe Alter als Autofahrende am Straßenverkehr teilnehmen können. Zudem nutzen Seniorinnen und Senioren häufig Fahrräder oder Pedelecs. Die Verkehrssicherheitsarbeit mit dieser Zielgruppe ist auch künftig eine wichtige Aufgabe.
- 】 Die Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes zeigt die von der Polizei erfassten Verkehrsunfälle. Als Senioren werden Personen bezeichnet, die 65 Jahre und älter sind.
- 】 Bezogen auf ihren Anteil der Bevölkerung verunglücken Seniorinnen und Senioren seltener bei Verkehrsunfällen als jüngere Menschen. Erklärt werden kann das unter anderem dadurch, dass sie seltener am Straßenverkehr teilnehmen, weil sie nicht mehr berufstätig sind. Sie sind jedoch überproportional häufig in schwere Verkehrsunfälle verwickelt. Im Jahr 2019 betrug ihr Anteil an allen Verunglückten 13,5 Prozent, bei den Getöteten lag er mit 34,0 Prozent deutlich höher.
- 】 Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall oder an dessen direkten Folgen zu sterben, war bei Seniorinnen und Senioren mehr als drei Mal so hoch wie bei jüngeren Verkehrsteilnehmenden. Das wird darauf zurückgeführt, dass ältere Menschen häufiger zu Fuß gehen – und damit eher gefährdet sind als Autofahrende. Auch mit dem Rad oder Pedelec sind ältere Menschen deutlich gefährdeter als jüngere. Zudem sind die Folgen von Verkehrsunfällen für sie aufgrund einer nachlassenden körperlichen Widerstandskraft gravierender.

- Die folgende Tabelle zeigt den jeweiligen Anteil der Seniorinnen und Senioren, die bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten, im Vergleich zu den jüngeren Verunglückten unter 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme im Jahr 2019:

2019	Zu Fuß		Mit dem Fahrrad / Pedelec		Mit dem Pkw	
	unter 65 Jahren	ab 65 Jahren	unter 65 Jahren	ab 65 Jahren	unter 65 Jahren	ab 65 Jahren
Leichtverletzt	81,1	18,9	84,5	15,5	89,6	10,4
Schwerverletzt	66,3	33,7	72,4	27,6	81,6	18,4
Getötet	43,6	56,4	41,3	58,7	69,6	30,4

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7, Verkehrsunfälle 2019 (eigene Berechnung)

- In Bezug auf die Ortslage verunglückten ältere Menschen im Straßenverkehr im Jahr 2019 tödlich vor allem
- » innerorts als zu Fuß Gehende (88,5 Prozent aller älteren zu Fuß Getöteten),
 - » innerorts mit dem Rad oder Pedelec (60,5 Prozent aller älteren getöteten Radfahrenden),
 - » außerhalb von Ortschaften im Pkw (80,4 Prozent aller älteren im Pkw Getöteten),
 - » außerhalb von Ortschaften mit dem Motorrad (74,6 Prozent aller älteren mit dem Motorrad Getöteten).
- Typische Unfallursachen sind
- » bei älteren zu Fuß Gehenden falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn,
 - » bei älteren Rad- und Pedelecfahrenden die falsche Straßenbenutzung, Abbiegen, Ein- und Anfahren und Vorfahrtsfehler,
 - » bei älteren Autofahrenden Vorfahrtsfehler sowie Fehler beim Abbiegen, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren,
 - » bei älteren Fahrerinnen und Fahrern von Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen nicht angepasste Geschwindigkeit, Abstandsfehler und Fehler beim Überholen.

2.3 Aktionselemente: Hinweise zur Umsetzung

Abhängig von den thematischen Schwerpunkten des Verkehrssicherheitstags, können die Verkehrswachten unterschiedliche Aktionselemente auswählen und einsetzen. Der Einsatz der Aktionselemente erfolgt auf Grundlage der folgenden Umsetzungshinweise. Alle Umsetzungshinweise enthalten Beschreibungen der Zielsetzung, der zu vermittelnden Inhalte und der Umsetzung sowie Hintergrundwissen.

2.3.1 Aktionselement Informationsstand

Zielsetzung

Worauf es beim Einsatz des Informationsstands ankommt

- › Der Informationsstand ist bei einem Verkehrssicherheitstag eine Anlaufstelle sowohl für die Verkehrswachtmitarbeiterinnen und -mitarbeiter als auch für Besucherinnen und Besucher.
- › Seniorinnen und Senioren sollen am Informationsstand – bezogen auf ihre persönliche Fragestellung und Art der Verkehrsteilnahme – zur sicheren Mobilität im Alter informiert werden. Hier können sie ihre individuellen Anliegen besprechen und sich beraten lassen.
- › Der Informationsstand eignet sich gut, um Medien und Materialien zu präsentieren.

Standgestaltung

Wie der Informationsstand gestaltet werden kann

- › Bei einem Verkehrssicherheitstag wird neben den Aktionsgeräten ein Informationsstand eingesetzt. Sind beide - Informationsstand und Aktionsgeräte - gut aufeinander abgestimmt, ist der Gesamtauftritt der Verkehrswacht für die Seniorinnen und Senioren besonders attraktiv.
- › Legen Sie am Informationsstand Medien aus, die zu den thematischen Schwerpunkten der Aktionsgeräte passen. Die Medien in „Mobil bleiben, aber sicher!“ greifen unterstützend zur persönlichen Beratung viele Themen der sicheren Verkehrsteilnahme älterer Menschen auf. So können sich die Seniorinnen und Senioren später weiter mit der Thematik beschäftigen.
- › Gestalten Sie den Informationsstand ansprechend. Ordnen Sie dazu die Medien und Materialien auffallend und übersichtlich an. Nutzen Sie einen großen, stabilen Tisch oder einen Counter. Flyer und Broschüren können Sie auf dem Tisch auslegen oder in einem Medienständer anordnen.
- › Präsentieren Sie Materialien, die zu den Aktionselementen passen. Bieten Sie beispielsweise das Aktionselement Rollator an, können Sie zusätzliche Ausstattungselemente für Rollatoren, die der Sicherheit im Straßenverkehr dienen, ausstellen. Das sind beispielsweise Leuchten, Reflexmaterial, reflektierende Kleidung, Klingel. An einem entsprechend ausgestatteten Rollator können Sie die Materialien zudem praxisnah präsentieren.
- › Überlegen Sie sich eine Dekoration, die zu den Inhalten des Verkehrssicherheitstags passt. Wird beispielsweise das Aktionselement Pedelec durchgeführt, können Sie am Infostand Medien zur sicheren Pedelecnutzung und zum Helmtragen auslegen sowie verschiedene Fahrradhelme ausstellen. Besonders auffällig sind die Helme, wenn Sie sie zum Beispiel auf einem Helmständer ausstellen. Oder Sie nutzen Schaufensterpuppen, die mit entsprechender reflektierender Kleidung und Fahrradhelmen ausgestattet sind.
- › Ein Gartenzelt oder ein Pavillon erhöht die Attraktivität des Informationsstands und bietet Schutz vor Sonne und Regen. Ein aktuelles Projektspannband, das daran befestigt ist, erhöht die Aufmerksamkeit.
- › Sofern es der Platz erlaubt, können Sie Sitzgelegenheiten für die älteren Standbesucherinnen und Standbesucher anbieten, sodass sie sich bei Bedarf ausruhen können. Hier kann auch die Beratung stattfinden.

- › Stellen Sie Kundenstopper mit dem Projektplakat (A1) gut sichtbar auf. Kundenstopper sind Blickfänger, die Interesse wecken und die Aufmerksamkeit lenken. Für eine bessere Fernwirkung können Sie die A1-Plakate, sofern möglich, auch im Hintergrund des Informationsstands aufhängen oder in unmittelbarer Nähe anbringen.
- › Gerade bei Auftritten im Rahmen von Gemeinschaftsveranstaltungen wie Stadtfesten oder Messen kann es sinnvoll sein, während der Veranstaltung Handzettel zur Bewerbung des Auftritts zu verteilen.
- › Eine Schüssel mit Bonbons oder Keksen, an warmen Tagen auch ein kühles Getränk oder ähnliches, ist eine nette Einladung, an den Informationsstand zu kommen. Besucherinnen und Besucher, die eines der Aktionsgeräte genutzt haben, erhalten damit ein kleines Dankeschön. In dieser Situation lässt sich gut ein vertiefendes Gespräch anknüpfen. Wurde zum Beispiel gerade ein Sehtest durchgeführt, können am Informationsstand die Testergebnisse besprochen und anschließend auf das Thema Sichtbarkeit übergeleitet werden.
- › Die Umsetzungshinweise zu den Aktionselementen enthalten weitere Ideen zur vertiefenden Beratung nach der Nutzung der Aktionsgeräte.

Positionierung des Infostands bei einem Verkehrssicherheitstag

Ideen für das Umfeld des Informationsstands

- › Kombinieren Sie den Informationsstand mit einer anderen Aktion, die das Interesse der Seniorinnen und Senioren weckt. Mit solch einer Aktion bieten Sie den Besucherinnen und Besuchern einen Grund, stehen zu bleiben. Dazu zählen zum Beispiel
 - > Laufzettel:
Händigen Sie den Besucherinnen und Besuchern am Informationsstand einen „Laufzettel“ aus, auf dem die besuchten oder getesteten Aktionselemente abgehakt werden. Er ist Ansporn, möglichst viele Stationen zu besuchen. Zudem können Sie die Laufzettel für eine kleine Preisverlosung/Tombola nutzen, die ebenfalls am Informationsstand stattfinden kann.
 - > Spiele:
Aufwändiger, aber beliebt sind ein Quiz oder ein Glücksrad zur Verkehrssicherheit, die ebenfalls neben dem Informationsstand aufgebaut werden können. Auch hier gibt es beispielsweise kleine Preise zu gewinnen.

Medien

Wo es die Medien zu „Mobil bleiben, aber sicher!“ gibt

- › Bitte achten Sie darauf, dass alle Informationen und Medien am Informationsstand aktuell sind, auch im Hinblick auf gesetzliche Regelungen (zum Beispiel StVO, StVZO).
- › Sie können die aktuellen Medien für „Mobil bleiben, aber sicher!“ im Online-Medienshop der DVW bestellen. Die Betreuerinnen und Betreuer am Stand sollten alle angebotenen Medien detailliert kennen, um Fragen dazu kompetent beantworten zu können.
- › Weitere Informationen, wie aktuelle Unfallstatistiken oder Informationen zur Zielgruppe, gibt es in den Umsetzungshinweisen.

2.3.2 Aktionselement Reaktionstestgerät

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Reaktionstestgerät“ erreicht werden soll

- › Einschätzen der eigenen Reaktionsfähigkeit.
- › Bewusstsein schaffen für den Einfluss von Reaktionszeit, Geschwindigkeit und Fahrbahnzustand auf den Anhalteweg und die Verkehrssicherheit. Angesprochen werden sollen vor allem ältere Fahrende von Auto und Motorrad, aber auch von Fahrrad und Pedelec.
- › Sensibilisieren für Veränderungen der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit im Alter, die Einfluss auf die Reaktionszeit und die Verkehrssicherheit haben.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Das Reaktionstestgerät eignet sich gut, um die Seniorinnen und Senioren zur aktiven Teilnahme am Stand zu gewinnen. Hier können sie unverbindlich ihre Reaktionsschnelligkeit testen.
- › Nutzen Sie das Erleben der Personen am Reaktionstestgerät für ein Gespräch über Veränderungen der Leistungsfähigkeit im Alter und die Auswirkungen auf eine sichere Verkehrsteilnahme. Verdeutlichen Sie, dass hierin ein besonderes Problem für ältere Menschen liegt, denn altersbegleitend
 - » verlängert sich die Reaktionszeit,
 - » nehmen Wahrnehmungs- und Koordinationsfähigkeit, Aufmerksamkeit und Konzentration ab,
 - » verschlechtert sich die Fähigkeit, die Geschwindigkeit sich nähernder Fahrzeuge einzuschätzen,
 - » fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten, schnelle Entscheidungen zu treffen und richtig und sicher zu reagieren, vor allem in komplexen Situationen.
- › Sensibilisieren Sie die Seniorinnen und Senioren dafür, dass durch eine längere Reaktionszeit auch der Anhalteweg (= Reaktionsweg + Bremsweg) länger ist. Dieser wird zudem von Geschwindigkeit und Straßenbeschaffenheit beeinflusst. So verlängert sich der Bremsweg beispielsweise
 - » je höher die Geschwindigkeit ist,
 - » bei Nässe, Schnee, Eis, nassem Laub, Rollsplit u. a.,
 - » bei abgefahrenen Reifen,
 - » bei Motorrädern (verglichen mit einem Pkw) häufig dadurch, dass die meisten Fahrerinnen und Fahrer nicht optimal bremsen; einen großen Sicherheitsgewinn haben Motorradfahrende durch ABS.
- › Regen Sie die Seniorinnen und Senioren zu einer kritischen Selbstreflexion an. Beraten Sie sie, was sie für ihre Sicherheit tun können, um gefährliche Situationen zu vermeiden, zum Beispiel
 - » Geschwindigkeit an die eigene Reaktionsfähigkeit und den Straßenzustand anpassen; bei älteren Pedelec-fahrenden ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit eine wesentliche Unfallursache,
 - » nur dann ein Fahrzeug lenken, wenn man sich fit fühlt; Müdigkeit, Ablenkung oder Unaufmerksamkeit verlängern die Reaktionszeit und können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen,
 - » Wege planen, schlechtes Wetter und komplexe Verkehrssituationen möglichst meiden, verkehrsarme Zeiten wählen,

- » an Trainings und Schulungen teilnehmen, um Fähigkeiten zu schulen und zu erhalten, zum Beispiel „sicher mobil“, „Fit mit dem Fahrrad“ und andere Mobilitätstrainings,
 - » regelmäßig zum Gesundheitscheck gehen und sich über mögliche alters- oder krankheitsbedingte Leistungseinbußen und deren Auswirkung auf die eigene Mobilität informieren.
- » Für ältere zu Fuß Gehende ergeben sich aus dem Testen der Reaktionsfähigkeit nur wenige Ansatzpunkte für eine Verhaltensänderung, die die Verkehrssicherheit erhöht. Sie können das Reaktionstestgerät aber als „Türöffner“ nutzen und die Seniorinnen und Senioren zu möglichen altersbegleitenden Veränderungen beraten.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Reaktionstestgerät“ eingesetzt wird

- » Es bietet sich an, das Reaktionstestgerät in der Nähe des Informationsstands aufzubauen. So können die Seniorinnen und Senioren nach dem Testen dorthin wechseln, und die Medien und Materialien für die weitere Beratung sind in unmittelbarer Nähe.
- » Bei den Verkehrssicherheitstagen kommen unterschiedliche Reaktionstestgeräte zum Einsatz. Bei einfachen Geräten müssen die Testpersonen auf ein Signal reagieren, indem sie verschiedene Knöpfe drücken. Bei anderen Geräten gibt es einen Laptop mit Bildschirm zur Darstellung von Verkehrssituationen und Pedale, die bedient werden müssen.
- » Lassen Sie die Seniorinnen und Senioren mehrere Varianten testen (abhängig vom Gerätetyp):
 - > **Verschiedene Geschwindigkeiten**
Die Testpersonen sollen verstehen, welche Verantwortung in der Wahl der Geschwindigkeit liegt. Würden die beiden Autofahrenden im Beispiel unten ein Hindernis in einer Entfernung von rund 28 m sehen, käme der langsamere bei einer Vollbremsung gerade noch rechtzeitig zum Stehen. Der schnellere würde hingegen auf das Hindernis prallen. Bei einer längeren Reaktionszeit, wie sie bei älteren Menschen häufig vorkommt, wäre in beiden Fällen der Anhalteweg länger. Hinzu kommt, dass die Bremse bei einer Gefahrbremung möglicherweise nicht mit voller Kraft aktiviert wird.



Reaktionsweg =
 $(\text{Geschwindigkeit in km/h} / 10) \times 3$

Bremsweg (Gefahrbremung) =
 $(\text{Geschwindigkeit in km/h} / 10) \times$
 $(\text{Geschwindigkeit in km/h} / 10) : 2$

Anhalteweg = Reaktionsweg + Bremsweg

> **Unterschiedliche Witterungsbedingungen und Straßenverhältnisse**

Die Bremseigenschaften sind auch von den Witterungsbedingungen abhängig. Auf trockener Fahrbahn kommt ein Fahrzeug (deutlich) schneller zum Stehen als auf nasser oder gar glatter Oberfläche. Nasses Laub, Rollsplitt oder Schotter beeinflussen ebenfalls den Bremsweg.

> **Bremskraft**

In gefährlichen Situationen müssen Fahrzeuglenkende schnell und umsichtig reagieren. Dabei ist es sinnvoll, das Bremsen mit unterschiedlicher Bremskraft zu erleben.

- 】 Richten Sie die Beratung an den Bedürfnissen und Wünschen der Besucherinnen und Besucher aus, wie Alter und gesundheitliche Situation oder ob diese mit Pkw, Motorrad, Fahrrad oder Pedelec unterwegs sind.
- 】 Besprechen Sie mit den Probanden die Testergebnisse. Beraten Sie dazu, wie das eigene Verhalten an die unterschiedlichen Bedingungen (zum Beispiel Fahrbahnzustand) angepasst werden kann oder welche Handlungsalternativen bestehen. Wenn möglich, drucken Sie die Testergebnisse aus.
- 】 Machen Sie deutlich, wie eine Änderung einzelner Bedingungen (zum Beispiel Geschwindigkeit) das erzielte Ergebnis beeinflusst. Daran lassen sich anschaulich die Auswirkungen der Reaktionszeit aufzeigen und die eigenen Grenzen erlebbar machen.
- 】 Gehen Sie bei Bedarf auf weitere Themen ein. So werden beispielsweise bei Müdigkeit kritische Situationen (zu) spät erkannt, man ist unkonzentriert und reagiert ähnlich langsam wie nach Alkoholkonsum.
- 】 Mit dem Reaktionstestgerät lässt sich auch gut das Thema Ablenkung verdeutlichen. Verwickeln Sie beispielsweise die älteren Testpersonen während der Simulationsfahrt in eine Unterhaltung. Daraus ergeben sich gute Anknüpfungspunkte für Gespräche zu möglichen Gefahren durch Ablenkung im Straßenverkehr.

Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement „Reaktionstestgerät“ sonst noch wissen sollte

Reaktionszeit

- 】 Schnelles Reagieren ist in kritischen Verkehrssituationen essentiell, etwa um Ausweich- oder Bremsmanöver rechtzeitig und angemessen durchzuführen.
- 】 Im Alter verlängert sich grundsätzlich die Reaktionszeit. Älteren Menschen fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten und schnelle Entscheidungen zu treffen. Das tritt vor allem in komplexeren Wahlsituationen auf, bei Einfachreaktionen (zum Beispiel Bremsen nach Wahrnehmung des Bremslichts des Vordermanns) hingegen kaum.
- 】 Defizite, insbesondere bei Mehrfachtätigkeiten, zeigen sich bei Älteren vor allem in nicht alltäglichen, komplexen Situationen. Bei begrenzter Entscheidungszeit und unter Stress steigt die Gefahr, dass die Verkehrslage falsch eingeschätzt wird.
- 】 In einer Studie, in der in einem Simulator die Reaktionszeit beim Bremsen überprüft wurde (Warszawsky-Livne und Shinar, 2002), wird die Reaktionszeit unterteilt in
 - > „Entscheidungszeit“ (Zeitspanne zwischen Erscheinen eines Reizes und der Fußwegnahme vom Gaspedal) und
 - > „Fußumsetzzeit“ (also die Zeit, die benötigt wird, um den Fuß vom Gaspedal auf das Bremspedal zu setzen und dieses zu betätigen).

- > Mit zunehmendem Alter zeigte sich eine Verlängerung der Entscheidungszeit, aber keine Veränderung bei der Fußumsetzzeit.
- › In einer weiteren Simulator-Studie mit Fahrenden zwischen 67 und 87 Jahren wurde insgesamt eine verlängerte Reaktionszeit mit zunehmendem Alter festgestellt. Untersucht wurde hier die Reaktion auf das Rotsignal einer Ampel bis zum maximalen Bremsdruck. (Zhang u. a. 2007)

Abschätzen der Geschwindigkeit

- › Das Abschätzen der Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs verschlechtert sich im Alter: Geringe Geschwindigkeiten werden tendenziell überschätzt, hohe Geschwindigkeiten unterschätzt. Das führt zu Problemen insbesondere im Kreuzungsbereich. (Poschadel u. a. 2012)

Konzentration und Aufmerksamkeit

- › Grundsätzlich lassen altersbegleitend Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit nach. Sie sind auch abhängig von Faktoren wie Gesundheit, Wachheitsgrad oder Genussmittelkonsum.
- › Mangelnde Konzentration und Aufmerksamkeit führen vor allem zu Problemen in komplexen Situationen (zum Beispiel Abbiegen an einer großen Kreuzung).
- › Älteren Menschen fällt es schwer, ihre Aufmerksamkeit auf mehrere Dinge gleichzeitig zu richten (geteilte Aufmerksamkeit). Das könnte ein Grund für die Probleme sein, die Seniorinnen und Senioren im Kreuzungsbereich haben.
- › Bei der selektiven Aufmerksamkeit (auf relevante Reize reagieren, irrelevante Reize nicht beachten) fallen die Leistungen älterer Personen schlechter aus.
- › Probleme mit der Aufmerksamkeit entstehen auch durch Schlafstörungen (häufiges Symptom im Alter), Schlafmittel und Medikamente. So können ältere Autofahrende sogar auf sehr gut bekannten Wegstrecken Probleme haben, wenn sie etwa am frühen Nachmittag schläfrig sind oder Medikamente eingenommen haben.

Ablenkung

- › Die konkrete Bedeutung von Ablenkung als Unfallursache ist statistisch schwer zu erfassen. Das Thema ist dennoch für Seniorinnen und Senioren relevant, weil diese Mehrfachaufgaben schlechter bewältigen.
- › In der Schweiz werden „Unaufmerksamkeit und Ablenkung“ als eigene Kategorie in der Unfallstatistik geführt und als Ursache für 30 Prozent aller Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge angegeben.
- › Bereits bei Musik in der Lautstärke eines normalen Gesprächs oder einem Telefonat per Headset verlängert sich die Reaktionszeit um ein Fünftel, wie eine Studie des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG), Dresden, zeigt. Bei Musik, die so laut ist wie ein mit 50 km/h vorbeifahrendes Auto, steigt die Reaktionszeit sogar um die Hälfte.

2.3.3 Aktionselement Sehtest

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Sehtest“ erreicht werden soll

- › Aufklärung der Seniorinnen und Senioren über die hohe Bedeutung guten Sehens im Straßenverkehr.
- › Durch das Testen am Sehtestgerät individuelle Rückmeldung an die älteren Besucherinnen und Besucher des Stands zur besseren Einschätzung ihrer Sehfähigkeit.
- › Motivation der Seniorinnen und Senioren, bei unzureichender Sehfähigkeit eine Augenarztpraxis oder eine Optikerin / einen Optiker aufzusuchen.
- › Bewusstsein schaffen, dass krankhafte Veränderungen der Sehfähigkeit fatale Folgen für die Sicherheit im Straßenverkehr haben können, weshalb die Seniorinnen und Senioren regelmäßig ihre Augen in der Augenarztpraxis untersuchen lassen sollten.
- › Sensibilisieren der älteren Standbesucherinnen und Standbesucher für die Wichtigkeit freiwilliger Gesundheitschecks.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Am Sehtestgerät können die älteren Besucherinnen und Besucher unverbindlich ihre Sehfähigkeit überprüfen lassen. Abhängig vom Gerätetyp, gibt es bei den Sehtestgeräten verschiedene Testmöglichkeiten. Bei allen Modellen kann die Sehschärfe überprüft werden. Darüber hinaus gibt es Testgeräte, bei denen Farbsehen, Tagessehen, Dämmerungssehen, Blendempfindlichkeit oder Stereosehen getestet werden.
- › Geben Sie den Seniorinnen und Senioren eine individuelle Rückmeldung zu ihren Testergebnissen. Hieran können Sie gut die Beratung und Information zur Bedeutung guten Sehens im Straßenverkehr anknüpfen. So müssen Menschen im Straßenverkehr eine Vielzahl von Sinneseindrücken verarbeiten, von denen 80-90 Prozent über die Augen aufgenommen werden.
- › Nutzen Sie die Testergebnisse für ein Gespräch über altersbegleitende Leistungsveränderungen. Verbinden Sie damit einen Appell zur kritischen Selbstreflexion und regen Sie die Testpersonen an, aufmerksam auf Veränderungen zu achten. Denn die Verschlechterung des Sehvermögens, wie auch anderer körperlicher und geistiger Fähigkeiten, ist oft schleichend und wird in den meisten Fällen von den Betroffenen erst spät erkannt und behandelt. Vor allem bei Augenerkrankungen, wie dem Grünen Star, kann das fatale Folgen haben.
- › Vermitteln Sie Informationen über mögliche Gefährdungen älterer Menschen im Straßenverkehr, wenn das Sehen beeinträchtigt ist. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht zu den häufigsten Sehproblemen:

Problem mit...	Beschreibung	Tipps zur Verkehrssicherheit
Sehschärfe	» Kurz- oder Weitsichtigkeit, Alterssichtigkeit, Hornhautverkrümmung » Das Bild wird unscharf, Verkehrszeichen oder andere Verkehrsteilnehmende werden spät oder nicht erkannt.	» Lässt sich meist mit einer angepassten Sehhilfe beheben.
Stereosehen	» Die beiden Augen sehen aus unterschiedlichen Blickwinkeln, daraus wird im Gehirn ein Bild mit Tiefenwirkung erzeugt. Ist das Stereosehen beeinträchtigt, können Betroffene zum Beispiel Entfernungen möglicherweise nicht mehr richtig erkennen.	» Fahrzeugführende müssen ihr Fahrverhalten anpassen und zum Beispiel Entfernungen einschätzen können.
Kontrast- und Farbsehen	» Nicht jeder kann Farben auseinanderhalten; ca. 8 % der Männer und 0,5 % der Frauen sind aufgrund eines Gendefekts betroffen. » Sind Kontrast- und Farbsehen eingeschränkt, kann es vor allem bei ungünstigen Licht- und Kontrastverhältnissen gefährlich werden; Ampeln, Verkehrszeichen oder andere Verkehrsteilnehmende werden zu spät oder gar nicht erkannt.	» Fahrzeugführende müssen ihr Fahrverhalten anpassen und zum Beispiel einen ausreichenden Sicherheitsabstand lassen.
Nacht- und Dämmerungssehen	» Fähigkeit, auch bei wenig Licht zu sehen. » Alters- oder krankheitsbedingtes Nachlassen der Dämmerungssehschärfe kann nicht kompensiert werden und birgt einen Risikofaktor; so können beispielsweise Auto- oder Radfahrende vor allem bei ungünstigen Lichtverhältnissen Ampeln, Verkehrszeichen oder andere Verkehrsteilnehmende zu spät oder gar nicht erkennen.	» Bei Nacht helfen Straßen- und Fahrzeugbeleuchtung, ggf. zusätzliche Lichtassistenten, bei der Orientierung im Dunkeln. » Geschwindigkeit anpassen. » Bei Unsicherheit sollten Betroffene im Dunkeln nicht selbst ein Fahrzeug fahren und zum Beispiel ÖPNV/Taxi nutzen.
Blendempfindlichkeit	» Alters- oder krankheitsbedingte Trübungen von Hornhaut, Linse und Glaskörper zerstreuen das Licht und führen zu einer höheren Blendempfindlichkeit. » Die Betroffenen sehen wie durch zerkratztes Glas oder eine Milchglasscheibe. » Zudem verschlechtert sich die Sehleistung in der Dunkelheit. » Durch die Blendung kann das Verkehrsgeschehen nicht mehr richtig wahrgenommen werden. » Altersbedingte Blendempfindlichkeit kann nicht kompensiert werden.	» Geschwindigkeit anpassen » Nicht in die Lichtquelle, sondern an den rechten Fahrbahnrand schauen. » Bei Unsicherheit sollten Betroffene im Dunkeln nicht selbst ein Fahrzeug fahren und zum Beispiel ÖPNV/Taxi nutzen.

Problem mit...	Beschreibung	Tipps zur Verkehrssicherheit
Gesichtsfeldausfälle	» Das Gesichtsfeld ist der Bereich, den man sieht, wenn man geradeaus blickt, ohne die Augen zu bewegen. » Im Alter nimmt das Gesichtsfeld aufgrund normaler Alterungsprozesse im Auge oder durch Augenerkrankungen ab. » Gesichtsfeldausfällen beziehungsweise Störungen des zentralen Gesichtsfeldes können fatale Folgen haben, denn bestimmte Bereiche erscheinen dann als blinde Flecken. » Mitunter bemerken Betroffene einen kleinen Gesichtsfeldausfall nicht selbst.	» Mit dem Augenarzt oder der Augenärztin besprechen, ob sich der Gesichtsfeldausfall auf die Sicherheit beim Lenken eines Fahrzeugs auswirkt.

- » Weisen Sie die Seniorinnen und Senioren auf die wichtige Bedeutung guten Sehens im Straßenverkehr hin:
 - > Für Auto- und Motorradfahrende gelten gemäß Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) Mindestanforderungen an ihr Sehvermögen >> Beratung der älteren Auto- und Motorradfahrenden, regelmäßig ihr Sehvermögen prüfen und eine Fehlsichtigkeit korrigieren zu lassen, um den Anforderungen zu entsprechen,
 - > Beratung (auch für Radfahrende), dass alternsbegleitend die Sinnesleistungen abnehmen und die Reaktionszeit zunimmt; eine dadurch verzögerte Reaktion kann die sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigen, etwa weil Verkehrszeichen oder andere Verkehrsteilnehmende zu spät erkannt werden,
 - > zu Fuß Gehende können sich zwar häufig etwas mehr Zeit lassen, um sich zu orientieren; sie müssen aber auch zum Beispiel herannahende Fahrzeuge oder mögliche Stolperfallen auf dem Gehweg erkennen.
- » Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren, was sie für ihre Sicherheit im Straßenverkehr sonst noch tun können, um gefährliche Situationen zu vermeiden, beispielsweise
 - > Fahrzeuglenkende: Wege planen, wenn möglich, Fahrten in der Dämmerung beziehungsweise Dunkelheit und Fahrten zu Stoßzeiten mit viel Verkehr vermeiden,
 - > bei unzureichender Sehfähigkeit eine Augenarztpraxis aufsuchen, regelmäßig die Augen in der Augenarztpraxis untersuchen lassen (Sehschärfe, weitere Funktionen, Krankheiten),
 - > regelmäßig zum Gesundheitscheck gehen; das ist eine sinnvolle präventive Maßnahme, um sich über mögliche Auswirkungen alters- oder krankheitsbedingter Leistungseinbußen für die eigene Mobilität zu informieren. Wichtig für alle älteren Verkehrsteilnehmenden: Auto-, Motorrad-, Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Sehtest“ eingesetzt wird

- 】 Türöffner: Das Sehtestgerät ist ein hervorragender Türöffner für die gezielte Ansprache des Laufpublikums beim Verkehrssicherheitstag. Werben Sie dafür, dass Seniorinnen und Senioren am Stand der Verkehrswacht unverbindlich und kostenlos ihre Sehschärfe testen können. Dazu können Sie auch ein Schild oder Plakat aufstellen.
- 】 Das Sehtestgerät sollte entweder in einem vor Regen und Sonne geschützten Raum oder in einem Zelt beziehungsweise Pavillon eingesetzt werden. Es wird auf einem Tisch aufgebaut, zudem sind ein Stromanschluss sowie gegebenenfalls Stühle für den Moderator oder die Moderatorin und den Besucher oder die Besucherin notwendig.
- 】 Das Sehtestgerät ersetzt auf keinen Fall den Sehtest und die Augenuntersuchung bei einem Experten. Je nach Ergebnis wird eine Empfehlung gegeben, die Sehstärke in einer Augenarztpraxis oder beim Optiker überprüfen zu lassen. Motivieren Sie die Seniorinnen und Senioren zudem, ihre Augen regelmäßig von einem Spezialisten oder einer Spezialistin untersuchen zu lassen.
- 】 Nutzen Sie das Sehtestgerät als Einstieg in die Beratung, können Sie daran sehr gut verwandte Verkehrssicherheitsthemen anknüpfen, zum Beispiel
 - > mit dem Hörtestgerät: Das Gehör dient neben dem Auge als weitere Informationsquelle. Mit Hilfe des Hörtestgeräts können Sie auf die Bedeutung einer guten Hörfähigkeit im Straßenverkehr überleiten.
 - > mit dem Reaktionstestgerät: Mit Hilfe des Reaktionstestgeräts können Sie auf die Bedeutung des schnellen und sicheren Reagierens im Straßenverkehr sowie auf Ablenkung überleiten.
- 】 Vielleicht können Sie auch einen Augenarzt, eine Augenärztin oder einen Optiker, eine Optikerin für das Aktionselement gewinnen, die zusätzlich über gutes Sehen informieren.

Wissen

Was man zum Sehen im Straßenverkehr wissen sollte

- 】 Rund 80-90 Prozent der verkehrsrelevanten Informationen werden über die Augen aufgenommen. Sie ermöglichen es, Objekte und Verkehrssituationen wahrzunehmen, Entfernungen und Geschwindigkeiten einzuschätzen und Gefahrenquellen schnell zu erfassen. Dazu wechselt der Blick fortlaufend zwischen einem groben Gesamtüberblick über das Verkehrsgeschehen und der Konzentration auf Einzelsituationen.
- 】 In Anlage 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ist als Mindestanforderung definiert, dass die zentrale Tagessehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe mit Korrektur mindestens 0,5 beträgt. Der Sehtest ist bestanden, wenn die zentrale Tagessehschärfe mit oder ohne Sehhilfen mindestens 0,7/0,7 beträgt (vgl. § 12 FeV).
- 】 Somit gilt grundsätzlich, dass auch mit Einschränkungen der Sehschärfe potenziell sicher am Straßenverkehr teilgenommen werden kann. Zugleich fordert die Anlage 6, dass eine Fehlsichtigkeit – soweit möglich und verträglich – korrigiert werden muss.
- 】 Mit zunehmendem Alter lässt die Sehleistung nach. Das betrifft vor allem die Sehschärfe (Alterssichtigkeit), das Gesichtsfeld, das Dämmerungssehvermögen und die Blendempfindlichkeit. Bei schlechten Sichtverhältnissen, wie Nebel, Regen oder Dämmerung, können bereits leichte Sehschwächen zu einem Verkehrsrisko werden. Dadurch steigt insbesondere die Gefährdung älterer Fahrzeuglenker bei Dämmerungs- oder Nachtfahrten.

- › Altersbedingte Veränderungen zeigen sich auch in der Verringerung der statischen Sehschärfe (Verkehrszeichen werden nicht mehr gut erkannt) und des dynamischen Sehens (bewegte Objekte, wie andere Verkehrsteilnehmende, werden nicht mehr so gut gesehen).
- › Das Risiko ist hoch, altersbegleitend eine Erkrankung des Auges zu erleiden, die mit massiven Einschränkungen des Sehvermögens einhergeht. Bei Nichtbehandlung können diese im Straßenverkehr fatale Folgen haben, wenn zum Beispiel bestimmte Bereiche als „blinde Flecken“ erscheinen (Gesichtsfeldausfälle). Regelmäßige Augenuntersuchen können helfen, frühzeitig mit einer Behandlung zu beginnen und einer dauerhaften Schädigung des Auges vorzubeugen.
- › Augenerkrankungen lassen sich häufig nicht mit einer Sehhilfe beheben; so können beispielsweise Einschränkungen des Gesichtsfeldes und des Dämmerungssehens nicht ausgeglichen werden.

Krankheit	Mögliche Folgen
Altersabhängige Makuladegeneration	> Sehverlust in der Mitte des Gesichtsfelds > Betroffene können die Dinge nicht mehr sehen, die sie direkt anschauen (fixieren)
Grauer Star (Altersstar; Katarakt)	> Zunehmender Verlust der Sehschärfe durch Eintrübung der Linse > Farben werden immer blasser und Kontraste schwächer > Erhöhte Blendempfindlichkeit
Grüner Star (Glaukom)	> Schädigung des Sehnervs mit Gesichtsfeldausfällen > Bestimmte Bereiche erscheinen als „blinde Flecken“ (was in diesem Bereich ist, wird nicht gesehen, oft ohne dass die Betroffenen es bemerken)

Statistik

- › Studien zeigen, dass Wahrnehmungsfehler ein erhöhtes Risiko für die sichere Verkehrsteilnahme älterer Autofahrender bedeuten. In einer Untersuchung wurde festgestellt, dass visuelle Wahrnehmungsfehler bei 40-50 Prozent von Unfällen als Ursache auszumachen sind.
- › Ebenso weisen Studien auf ein höheres Unfallrisiko von Menschen mit Augenerkrankungen hin. Das Unfallrisiko für Autofahrende mit grauem Star ist ungefähr 2,5 Mal höher als für Autofahrende ohne diese Krankheit. Das Glaukom (grüner Star) geht mit einem 1,7- bis 5,2-fach erhöhten Unfallrisiko einher.
- › Untersuchungen zur Blickwahrnehmung bei Radfahrenden zeigen, dass diese häufiger als Autofahrende den Nahbereich fixieren, zum Beispiel um die Qualität eines Radwegs zu beurteilen. Zudem waren Radfahrende, die trotz Seheinschränkungen nicht vorwiegend vertraute Routen wählten, häufiger in Radfahrunfälle involviert. 45 Prozent der Radfahrenden mit Makuladegeneration gaben an, bereits mit einem Hindernis kollidiert beziehungsweise deswegen zu Fall gekommen zu sein.

- Im Jahr 2019 hat die Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V. insgesamt 16.618 Sehtests durchgeführt, davon 1.004 bei Erwachsenen ab 65 Jahren. Demnach hatten rund 15 Prozent aller getesteten Besucherinnen und Besucher ab 6 Jahren eine Fehlsichtigkeit. Die Testergebnisse zeigen deutlich, dass die Fehlsichtigkeit bei den ab 70-Jährigen signifikant steigt und bei den ab 75-Jährigen nochmals zunimmt. Die Ergebnisse zeigt folgende Tabelle:

Altersgruppen	Anzahl 2019	Prozent
Alle Besucher/innen ab 6 Jahren		
Ohne Fehlsichtigkeit	14.074	84,69 %
Mit Fehlsichtigkeit	2.544	15,31 %
Summe aller Sehtests	16.618	100,00 %
Davon Erwachsene von 65 von 69 Jahre		
Ohne Fehlsichtigkeit	323	80,15 %
Mit Fehlsichtigkeit	80	19,85 %
Summe der Sehtests	403	100,00 %
Davon Erwachsene von 70 bis 74 Jahre		
Ohne Fehlsichtigkeit	200	64,52 %
Mit Fehlsichtigkeit	110	35,48 %
Summe der Sehtests	310	100,00 %
Davon Erwachsene von 75 Jahre und älter		
Ohne Fehlsichtigkeit	146	50,17 %
Mit Fehlsichtigkeit	145	49,83 %
Summe aller Sehtests	291	100,00 %

Quelle: Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen, 2020

2.3.4 Aktionselement Hörtest

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Hörtest“ erreicht werden soll

- Aufklärung der Seniorinnen und Senioren am Stand über die Bedeutung eines guten Hörvermögens im Straßenverkehr.
- Durch das Testen am Hörtestgerät individuelle Rückmeldung an die älteren Besucherinnen und Besucher des Stands zur besseren Einschätzung ihrer Hörfähigkeit.

- » Motivieren der Seniorinnen und Senioren, bei eingeschränkter Hörfähigkeit eine Ohrenarztpraxis oder einen Hörgeräteakustiker aufzusuchen.
- » Sensibilisieren der älteren Standbesucherinnen und Standbesucher für die Wichtigkeit freiwilliger Gesundheitschecks.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- » Am Hörtestgerät können die Seniorinnen und Senioren unverbindlich ihre Hörfähigkeit überprüfen lassen.
- » Geben Sie den Seniorinnen und Senioren eine individuelle Rückmeldung zu ihren Testergebnissen. Hieran können Sie gut die Beratung und Information zur Bedeutung guten Hörens im Straßenverkehr anknüpfen (siehe Tabelle).
- » Nutzen Sie die Testergebnisse für ein Gespräch über altersbegleitende Leistungsveränderungen. Verbinden Sie damit einen Appell zur kritischen Selbstreflexion und regen Sie die Testpersonen an, aufmerksam auf Veränderungen zu achten. Denn die Verschlechterung des Hörvermögens, wie auch anderer körperlicher und geistiger Fähigkeiten, ist oft schleichend und wird in den meisten Fällen von den Betroffenen erst spät erkannt und behandelt.
- » Vermitteln Sie Informationen über mögliche Gefährdungen älterer Menschen im Straßenverkehr, wenn das Hören und damit das Wahrnehmen und Orten von Geräuschen beeinträchtigt ist.
- » Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren, was sie für ihre Sicherheit im Straßenverkehr tun können. So können gefährliche Situationen vermieden werden:

Für	Mögliche Gefährdungen	Tipps zur Verkehrssicherheit
zu Fuß Gehende und Rad-fahrende	» herannahende Fahrzeuge oder Warnsignale (Martinshorn) werden überhört >> keine, zu späte oder falsche Reaktion » Betroffene überhören Warnrufe, Klingeln oder andere Geräusche (zum Beispiel Hundebellen), können diese nicht orten oder nicht erkennen, ob das Geräusch zunimmt oder abnimmt >> richtiges Reagieren (zum Beispiel ausweichen, stehenbleiben, langsamer fahren) bleibt aus oder erfolgt zu spät	» Hörgerät nutzen » sich bewusst in alle Richtungen absichern, vor allem beim Queren einer Straße oder – als zu Fuß Gehende – eines Radwegs » auf Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmender achten
Auto- und Motorrad-fahrende	» Betroffene können Warnsignale im Verkehr (Hupen, Rufen anderer Verkehrsteilnehmender, Martinshorn) nicht wahrnehmen oder nicht orten >> keine, zu späte oder falsche Reaktion » Betroffene können Geräusche oder akustische Signale des eigenen Fahrzeugs (zum Beispiel Warnsignale von Fahrerassistenzsystemen) nicht hören >> richtiges Reagieren bleibt aus oder erfolgt zu spät	» Hörgerät nutzen » sich bewusst in alle Richtungen absichern, vor allem beim Abbiegen und an Kreuzungen » auf Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmender achten » auf optische Signale achten

- › Motivieren Sie die Seniorinnen und Senioren dazu, bei unzureichender Hörfähigkeit eine Ohrenarztpraxis oder einen Hörgeräteakustiker aufzusuchen. Eine Hörschwäche kann meist mithilfe moderner Hörsysteme ausgeglichen werden.
- › Empfehlen Sie, ab dem 60. Lebensjahr vorsorglich alle zwei Jahre eine Ohrenarztpraxis aufzusuchen, um Veränderungen der Hörfähigkeit frühzeitig zu erkennen und Abhilfe zu schaffen. Das gilt auch, wenn Probleme mit dem Hören auftreten.
- › Beraten Sie zur Bedeutung regelmäßiger Gesundheitschecks. Das ist eine sinnvolle präventive Maßnahme, um sich über mögliche Auswirkungen alters- oder krankheitsbedingter Leistungseinbußen für die eigene Mobilität zu informieren. Das ist für alle älteren Verkehrsteilnehmenden wichtig: Auto- und Motorradfahrende, Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Hörtest“ eingesetzt wird

- › Türöffner: Das Hörtestgerät ist ein hervorragender Türöffner für die gezielte Ansprache des Laufpublikums beim Verkehrssicherheitstag. Werben Sie dafür, dass Seniorinnen und Senioren am Stand der Verkehrswacht unverbindlich und kostenlos ihre Hörfähigkeit testen können. Dazu können Sie auch ein Schild oder Plakat aufstellen.
- › Bei den Verkehrssicherheitstagen werden in der Regel mobile Schnellhörtester mit Kopfhörern eingesetzt. Oft handelt es sich um Geräte, die in einem selbststehenden „Kopf“ eingebaut sind, oder um kleine, leicht tragbare Geräte. Zum Testen können verschiedene Lautstärken beziehungsweise Frequenzen eingestellt werden.
- › Das Hörtestgerät sollte vor Regen geschützt eingesetzt werden. Leichte, tragbare Geräte mit kleinen Kopfhörern sind handlich. Die Betreuerinnen und Betreuer des Stands können sie leicht in die Hand nehmen und aktiv auf Seniorinnen und Senioren zugehen. Die größeren Geräte können auf einem Tisch oder einer Infotheke aufgebaut werden. Die meisten Hörtestgeräte sind mit Batterien ausgestattet, für manche ist jedoch ein Stromanschluss nötig.
- › Die Testpersonen können den Hörtest im Stehen oder Sitzen durchführen. Bieten Sie aber den älteren Menschen auch eine Sitzgelegenheit an.
- › Das Hörtestgerät ersetzt auf keinen Fall den Hörtest bei einem Experten. Je nach Ergebnis wird eine Empfehlung gegeben, die Hörfähigkeit in einer Ohrenarztpraxis oder beim Hörgeräteakustiker überprüfen zu lassen. Motivieren Sie die Seniorinnen und Senioren zudem, ihre Ohren regelmäßig untersuchen zu lassen.
- › Nutzen Sie das Hörtestgerät als Einstieg in die Beratung, können Sie daran sehr gut verwandte Verkehrssicherheitsthemen anknüpfen, zum Beispiel
 - > mit dem Sehtestgerät: Rund 80 Prozent der Informationen über das Verkehrsgeschehen werden über die Augen aufgenommen. Mit Hilfe des Sehtestgeräts können Sie auf die Bedeutung (vor allem) einer guten Sehfähigkeit im Straßenverkehr überleiten.
 - > mit dem Reaktionstestgerät: Mit Hilfe des Reaktionstestgeräts können Sie auf die Bedeutung des schnellen und sicheren Reagierens im Straßenverkehr sowie auf Ablenkung überleiten.
- › Vielleicht können Sie für das Aktionselement einen Ohrenarzt, eine Ohrenärztin oder einen Hörgeräteakustiker, eine Hörgeräteakustikerin gewinnen, die zusätzlich über gutes Hören informieren.

Wissen

Was man zum Hören im Straßenverkehr wissen sollte

- › Das Gehör dient neben dem Auge als weitere Informationsquelle. Altersbedingt nimmt die Hörfähigkeit häufig langsam fortschreitend, aber doch deutlich merkbar ab.
- › Eine hochgradige Schwerhörigkeit oder ein Gehörverlust führen nicht grundsätzlich zur Aberkennung der Fahreignung, sofern nicht andere schwerwiegende Mängel, wie Seh- und Gleichgewichtsstörungen, vorliegen.
- › Studien gehen davon aus, dass eine nachlassende Hörfähigkeit im Alter weit weniger wichtig für die sichere Verkehrsteilnahme ist als eine nachlassende Sehfähigkeit. Denn die Orientierung im Straßenverkehr erfolgt vor allem durch die visuelle Wahrnehmung. Dennoch wird darauf verwiesen, dass das Hörvermögen besonders bei der Wahrnehmung akustischer Signale des Verkehrsgeschehens oder des eigenen Fahrzeugs eine Rolle spielt. Gehörlose oder stark schwerhörige Verkehrsteilnehmende können nicht auf akustische Warnsignale, wie Hupen oder Martinshorn, reagieren.
- › Eine Schwerhörigkeit liegt vor, wenn das Hörvermögen um 60 Prozent oder mehr gemindert ist. Eine einseitige hochgradige Schwerhörigkeit kann eine Beeinträchtigung des räumlichen Hörvermögens verursachen, sodass eine Gefahrenquelle möglicherweise nicht lokalisiert werden kann.
- › Vermindern zusätzlich andere altersbegleitende Einschränkungen die Fahrtüchtigkeit, ist ein abnehmendes Hörvermögen ein erhöhter Risikofaktor, etwa weil dadurch die Reaktionsfähigkeit negativ beeinflusst wird. Eine sichere Verkehrsteilnahme älterer Autofahrender, welche von Hörproblemen oder gar Gehörlosigkeit betroffen sind, ist folglich immer im Zusammenspiel des generellen physischen und psychischen Gesundheitszustands zu betrachten. Zudem ist zu beachten, dass gerade für schwächere Verkehrsteilnehmende, wie zu Fuß Gehende oder Radfahrende, das Hören von Relevanz ist.

2.3.5 Aktionselement Bremssimulator

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Bremssimulator“ erreicht werden soll

- › Einschätzen der eigenen Reaktionsfähigkeit.
- › Verdeutlichen, wie sich Geschwindigkeit, Fahrbahnzustand und Reaktionszeit auf den Anhalteweg auswirken.
- › Sensibilisieren für Veränderungen der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit im Alter, die Einfluss auf die Reaktionszeit und die Verkehrssicherheit haben.
- › Vermitteln von Tipps für eine sichere Automobilität.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Am Bremssimulator können die älteren Teilnehmerinnen und Teilnehmer unverbindlich ihre Reaktionsschnelligkeit testen, indem sie auf ein akustisches oder optisches Signal reagieren und eine simulierte Vollbremsung durchführen müssen.
- › Nutzen Sie das Erleben der Personen am Bremssimulator für ein Gespräch über Veränderungen der Leistungsfähigkeit im Alter und die Auswirkungen auf eine sichere Verkehrsteilnahme. Verdeutlichen Sie, dass hierin ein besonderes Problem für ältere Menschen liegt, denn altersbegleitend
 - > verlängert sich die Reaktionszeit,
 - > nehmen Wahrnehmungs- und Koordinationsfähigkeit, Aufmerksamkeit und Konzentration ab,
 - > verschlechtert sich die Fähigkeit, die Geschwindigkeit sich nähernder Fahrzeuge einzuschätzen,
 - > fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten, schnelle Entscheidungen zu treffen und richtig und sicher zu reagieren, vor allem in komplexen Situationen.
- › Sensibilisieren Sie die Seniorinnen und Senioren dafür, dass durch eine längere Reaktionszeit auch der Anhalteweg (= Reaktionsweg + Bremsweg) länger ist. Dieser wird zudem von Geschwindigkeit und Straßenbeschaffenheit beeinflusst. So verlängert sich der Bremsweg beispielsweise
 - > je höher die Geschwindigkeit ist,
 - > bei Nässe, Schnee, Eis, nasses Laub, Rollsplit u. a.,
 - > bei abgefahrenen Reifen.
- › Regen Sie die Seniorinnen und Senioren zu einer kritischen Selbstreflexion an. Beraten Sie sie, was sie für ihre Sicherheit tun können, um gefährliche Situationen zu vermeiden, zum Beispiel
 - > Geschwindigkeit an die eigene Reaktionsfähigkeit und den Straßenzustand anpassen; bei älteren Motorradfahrern ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit das häufigste Fehlverhalten,
 - > nur dann ein Fahrzeug lenken, wenn man sich fit fühlt; Müdigkeit, Ablenkung oder Unaufmerksamkeit verlängern die Reaktionszeit und können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen,
 - > Wege planen, verkehrsarme Zeiten wählen und schlechtes Wetter möglichst meiden,
 - > an Trainings und Schulungen teilnehmen, um Fähigkeiten zu schulen und zu erhalten, zum Beispiel „sicher mobil“, „Fit im Auto“ und andere Mobilitätstrainings,
 - > regelmäßig zum Gesundheitscheck gehen und sich über mögliche alters- oder krankheitsbedingte Leistungseinbußen und deren Auswirkung auf die eigene Mobilität informieren.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Bremssimulator“ eingesetzt wird

- › Bei den Verkehrssicherheitstagen kommen unterschiedliche Bremssimulatoren zum Einsatz. Grundsätzlich bestehen die Bremssimulatoren aus einem Laptop mit Bildschirm zur Darstellung verschiedener Verkehrssituationen und einem Pedalset, teilweise verfügen sie auch über ein Pkw-Fahrgestell.
- › Abhängig vom Gerätetyp, können verschiedene Simulationsfahrten mit unterschiedlichen Fahrsituationen und Geschwindigkeiten durchgeführt werden. Hier müssen die Testpersonen auf verschiedene Gefahrensituationen mit einer Vollbremsung reagieren. Bei manchen Geräten müssen sie auf ein akustisches Signal reagieren.

- Bei vielen Bremssimulatoren lassen sich zudem Ablenkungen während der Fahrt aktivieren. Dazu werden Straßenszenen eingeblendet, in denen plötzlich Gefahrensituationen auftreten, die durch die Ablenkung nicht wahrgenommen wurden. Ein Unfall kann hier nur durch eine simulierte Vollbremsung vermieden werden. Teilweise ist auch die Demonstration eines Sekundenschlafs möglich.
- Betreuen Sie jede Testperson individuell während der Fahrt. Geben Sie eine kurze Einführung zur Bedienung, bevor Sie die Simulation starten. Erläutern Sie gegebenenfalls auch, wie Sitz, Spiegel, Kopfstütze u. ä. richtig eingestellt sind.
- Nach der Testfahrt gibt das Standpersonal eine individuelle Rückmeldung zu den Ergebnissen. Ermittelt und ausgewertet wird die individuelle Reaktionszeit der Testpersonen, aber auch weitere Parameter, wie die Umsetzzeit, bis der Fuß vom Gaspedal auf das Bremspedal umgesetzt wird, oder der Anhalteweg in Abhängigkeit von Reaktionszeit, Geschwindigkeit, Bremsverhalten und Straßenzustand.
- Besprechen Sie mit den Probanden die Testergebnisse. Beraten Sie dazu, wie das eigene Verhalten an die unterschiedlichen Bedingungen (zum Beispiel Fahrbahnzustand) angepasst werden kann oder welche Handlungsalternativen bestehen.
- Machen Sie deutlich, wie eine Änderung einzelner Bedingungen (zum Beispiel Geschwindigkeit) das erzielte Ergebnis beeinflusst. Daran lassen sich anschaulich die Auswirkungen der Reaktionszeit aufzeigen und die eigenen Grenzen erlebbar machen. Gehen Sie auch darauf ein, dass sich altersbegleitend die Reaktionszeit verlängert.
- Betonen Sie, dass sich der Anhalteweg auch abhängig von der Reaktionszeit und der Bremskraft verändert: Je länger die Reaktionszeit und je schwächer die Bremskraft, desto länger der Anhalteweg.
- Folgende Darstellung verdeutlicht die Auswirkungen einer verlängerten Reaktionszeit auf den Reaktionsweg und damit den Anhalteweg (Gefahren-/Vollbremsung mit einem Pkw bei 50 km/h):



Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement „Bremsimulator“ sonst noch wissen sollte

Reaktionszeit

- › Schnelles Reagieren ist in kritischen Verkehrssituationen essentiell, etwa um Ausweich- oder Bremsmanöver rechtzeitig und adäquat durchzuführen.
- › Im Alter verlängert sich grundsätzlich die Reaktionszeit. Älteren Menschen fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten und schnelle Entscheidungen zu treffen. Das tritt vor allem in komplexeren Entscheidungssituationen auf, bei Einfachreaktionen (zum Beispiel Bremsen nach Wahrnehmung des Bremslichts des Vordermanns) hingegen kaum.
- › Defizite, insbesondere bei Mehrfach Tätigkeiten, zeigen sich bei Älteren vor allem in nicht alltäglichen, komplexen Situationen. Bei begrenzter Entscheidungszeit und unter Stress steigt die Gefahr, dass die Verkehrslage falsch eingeschätzt wird.
- › In einer Studie, in der in einem Simulator die Reaktionszeit beim Bremsen überprüft wurde (Warshawsky-Livne und Shinar, 2002), wird die Reaktionszeit unterteilt in
 - > „Entscheidungszeit“ (Zeitspanne zwischen Erscheinen eines Reizes und der Fußwegnahme vom Gaspedal) und
 - > „Fußumsetzzeit“ (also die Zeit, die benötigt wird, um den Fuß vom Gaspedal auf das Bremspedal zu setzen und dieses zu betätigen).
 - = Mit zunehmendem Alter zeigte sich eine Verlängerung der Entscheidungszeit, aber keine Veränderung bei der Fußumsetzzeit.
- › In einer weiteren Simulator-Studie mit Fahrenden zwischen 67 und 87 Jahren wurde insgesamt eine verlängerte Reaktionszeit mit zunehmendem Alter festgestellt. Untersucht wurde hier die Reaktion auf das Rotsignal einer Ampel bis zum maximalen Bremsdruck (Zhang u. a. 2007).
- › Folgende Übersicht verdeutlicht die Auswirkungen von Reaktionszeit und Geschwindigkeit auf den Anhalteweg bei einer Gefahren-/Vollbremsung:

Geschwindigkeit (km/h)	Reaktionszeit (sec)	Reaktionsweg (m/sec)	Bremsweg	Anhalteweg
30	0,9	8,1	4,5	12,6
30	1,5	13,5	4,5	18,0
30	2,0	18,0	4,5	22,5
50	0,9	13,5	12,5	26,0
50	1,5	22,5	12,5	35,0
50	2,0	30,0	12,5	42,5
70	0,9	18,9	24,5	43,4
70	1,5	31,5	24,5	56,0
70	2,0	42,0	24,5	66,5

Reaktionsweg =
(Geschwindigkeit in km/h / 10) x 3

Bremsweg (Gefahrbremsung) =
(Geschwindigkeit in km/h / 10) x
(Geschwindigkeit in km/h / 10) : 2

Anhalteweg = Reaktionsweg + Bremsweg

Abschätzen der Geschwindigkeit

- › Das Abschätzen der Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs verschlechtert sich im Alter: Geringe Geschwindigkeiten werden tendenziell überschätzt, hohe Geschwindigkeiten unterschätzt. Das führt zu Problemen insbesondere im Kreuzungsbereich. (Poschadel u. a. 2012)

Konzentration und Aufmerksamkeit

- › Grundsätzlich lassen altersbegleitend Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit nach. Sie sind auch abhängig von Faktoren wie dem Gesundheitsstatus, Wachheitsgrad oder Genussmittelkonsum.
- › Mangelnde Konzentration und Aufmerksamkeit führen vor allem zu Problemen in komplexen Situationen (zum Beispiel Abbiegen auf einer großen Kreuzung).
- › Älteren Menschen fällt es schwer, ihre Aufmerksamkeit auf mehrere Dinge gleichzeitig zu richten (geteilte Aufmerksamkeit). Das könnte ein Grund für die Probleme sein, die Seniorinnen und Senioren im Kreuzungsbereich haben.
- › Bei der selektiven Aufmerksamkeit (auf relevante Reize reagieren, irrelevante Reize nicht beachten) fallen die Leistungen älterer Personen schlechter aus.
- › Probleme mit der Aufmerksamkeit entstehen auch durch Schlafstörungen (häufiges Symptom im Alter), Schlafmittel und Medikamente. So können ältere Autofahrende sogar auf sehr gut bekannten Wegstrecken Probleme haben, wenn sie etwa am frühen Nachmittag schläfrig sind oder Medikamente eingenommen haben.

Ablenkung

- › Die konkrete Bedeutung von Ablenkung als Unfallursache ist statistisch schwer zu erfassen. Das Thema ist dennoch für Seniorinnen und Senioren relevant, weil diese Mehrfachaufgaben schlechter bewältigen.
- › In der Schweiz werden „Unaufmerksamkeit und Ablenkung“ als eigene Kategorie in der Unfallstatistik geführt und als Ursache für 30 Prozent aller Unfälle mit Verletzungs- oder Todesfolge angegeben.
- › Bereits bei Musik in der Lautstärke eines normalen Gesprächs oder einem Telefonat per Headset verlängert sich die Reaktionszeit um ein Fünftel, wie eine Studie des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG), Dresden, zeigt. Bei Musik, die so laut ist wie ein mit 50 km/h vorbeifahrendes Auto, steigt die Reaktionszeit sogar um die Hälfte.

2.3.6 Aktionselement Pkw-Simulator

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Pkw-Simulator“ erreicht werden soll

- › Sensibilisieren für kognitive, motorische, sensorische Veränderungen im Alter und für mögliche Einschränkungen durch Erkrankungen. Konkreten Bezug herstellen zu den Problemen, die dadurch für Autofahrende entstehen können.
- › Informieren der älteren Autofahrenden über potentiell gefährliche Verkehrssituationen, sodass sie solche Situationen frühzeitig erkennen und ihr Verhalten darauf einstellen können.
- › Aufzeigen von Verhaltensalternativen.
- › Vermitteln von Tipps, um eine sichere Automobilität aufrecht zu erhalten. Ansatzpunkte der Kompensation vorstellen. Werben für freiwillige Gesundheitschecks.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Am Pkw-Simulator werden Gefahrensituationen simuliert, bei denen die älteren Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf unerwartete Ereignisse reagieren müssen (zum Beispiel fährt ein Bus ohne zu blinken aus einer Haltebucht auf die Straße).
- › Nutzen Sie das Erleben der Personen am Pkw-Simulator und schärfen Sie ihr Bewusstsein dafür, welche Verkehrssituationen zu einem Risiko werden können. Ein frühzeitiges Erkennen solcher Situationen ist wichtig, damit Autofahrende ihr Verhalten rechtzeitig darauf einstellen, die Situationen entschärfen und Unfälle verhindern können.
- › Erklären Sie, warum bestimmte Situationen unfallträchtig sind, beispielsweise weil sie
 - › komplex sind und Mehrfachhandlungen erfordern (zum Beispiel Abbiegen an einer verkehrsreichen Kreuzung) >> altersbegleitend fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten, schnelle Entscheidungen zu treffen und Handlungen sicher auszuführen,
 - › selten vorkommen, überraschend auftreten und eine schnelle, sichere Reaktion erfordern (zum Beispiel laufen Kinder hinter einem Auto hervor auf die Straße) >> Wahrnehmungs- und Koordinationsfähigkeit, Reaktion und Konzentration nehmen im Alter ab, auf kritische Situationen wird häufiger falsch reagiert.
- › Zeigen Sie auf, durch welche Verhaltensweisen Risiken reduziert werden können, zum Beispiel in der konkreten Situation langsamer fahren, defensiv fahren, sich einen Überblick über die Situation verschaffen, gegebenenfalls auf sein Recht verzichten, Augenkontakt aufnehmen. Im Vorfeld: komplexe Situationen meiden (nicht während des Berufsverkehrs fahren, bekannte Strecken wählen und solche, die weniger komplex sind, zum Beispiel ampelgesteuerte Kreuzungen). Keine Nachtfahrten, keine zu langen Fahrten.
- › Vermitteln Sie Informationen und Tipps zu den häufigsten Unfallursachen älterer Autofahrender. Zwar haben die Simulatoren in der Regel keine seniorenspezifischen Programme. Dennoch thematisieren viele der dargestellten Situationen wesentliche Unfallursachen der Zielgruppe.

Tipps für ältere Autofahrende

› Problemstellung: Vorfahrt / Vorrang

häufigstes Fehlverhalten älterer Autofahrender: Vorfahrt bzw. Vorrang anderer zu missachten, zum Beispiel an einer Kreuzung Rechts vor Links

- » langsam und vorausschauend fahren, Vorfahrtsregeln beachten
- » beim Abbiegen aufmerksam sein, auf Radfahrende und zu Fuß Gehende achten
- » Radfahrende sind oft schneller als gedacht; sie nähern sich häufig von hinten rechts: daher mit Schulterblick absichern
- » besonders achtsam sein bei Sichthindernissen, wie Hecken oder geparkten Fahrzeugen, diese können Radfahrende und zu Fuß Gehende verdecken

» Problemstellung: Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren Probleme zum Beispiel in komplexen Situationen, wie » Abbiegen (Zweiradfahrende und zu Fuß Gehende werden übersehen oder missachtet) » mehrere Fahrspuren (andere Fahrzeuge werden übersehen, zum Beispiel weil der Schulterblick wegen einer eingeschränkten Motorik unterbleibt) » Einfahren auf Hauptstraße (Geschwindigkeiten werden falsch eingeschätzt)	» beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende und Radfahrende achten » beachten, dass Radfahrende oft eine eigene Fahrradampel haben; fehlt diese, gilt die Ampel für Autofahrende » anderen Verkehrsteilnehmenden die Vorfahrt lassen, wenn man sich in einer Situation unsicher fühlt » immer mit Schulterblick absichern
» Problemstellung: Abstand » wer zu dicht auffährt, kann im Notfall nicht mehr rechtzeitig bremsen » altersbegleitend zunehmend längere Reaktionszeit, auch Schwierigkeit, schnelle Entscheidungen zu treffen und Handlungen sicher auszuführen	» ausreichenden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug halten » Geschwindigkeit an die Verkehrssituation anpassen
» Problemstellung: Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden und Radfahrenden » zum Beispiel in Abbiegesituationen oder am Fußgängerüberweg	» beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende und Radfahrende achten » mit mäßiger Geschwindigkeit an einen Fußgängerüberweg heranfahren und anhalten, wenn zu Fuß Gehende passieren möchten
» Problemstellung: Nicht angepasste Geschwindigkeit » wer die Geschwindigkeit nicht an die Verkehrsverhältnisse (Verkehrsaufkommen, Zustand der Fahrbahn, Witterung, Sichtverhältnisse) anpasst, kann im Notfall nicht mehr rechtzeitig bremsen » altersbegleitend verlängert sich Reaktionszeit → damit auch längerer Anhalteweg » bei zu langsamem Fahren kann Pkw zu einem Verkehrshindernis werden	» Geschwindigkeit und Fahrverhalten an Verkehrsverhältnisse anpassen » bedenken, dass schlechtes Wetter, wie Nebel, Regen, Schnee, zu längeren Bremswegen führen » bei schlechten Sichtverhältnissen werden andere Verkehrsteilnehmende, wie dunkel gekleidete zu Fuß Gehende, oder Verkehrszeichen möglicherweise zu spät gesehen oder übersehen werden
» Problemstellung: Dunkelheit und schlechte Sicht erhöhte Unfallgefahr im Dunkeln oder bei tief stehender Sonne, weil der Verkehr schlechter wahrgenommen wird → im Alter lässt oft das Sehen in der Dämmerung nach, die Blendempfindlichkeit steigt	» Fahrten bei Dämmerung und Dunkelheit nach Möglichkeit vermeiden

- Gehen Sie bei Bedarf auf weitere Themen ein. Verwickeln Sie beispielsweise die älteren Testpersonen während der Simulationsfahrt in eine Unterhaltung. Daraus ergeben sich gute Anknüpfungspunkte für Gespräche zu möglichen Gefahren durch Ablenkung im Straßenverkehr.
- Regen Sie die Seniorinnen und Senioren zu einer kritischen Selbstreflexion an. Beraten Sie sie, was sie für ihre Sicherheit als Autofahrende tun können, um gefährliche Situationen zu vermeiden, zum Beispiel
 - > sich nur ans Steuer setzen, wenn man sich ausgeruht und fit fühlen; Müdigkeit, aber auch Unaufmerksamkeit oder (Rest)Alkohol können Verkehrssicherheit beeinträchtigen,
 - > Fahrten planen, in verkehrsarmen Zeiten fahren, schlechtes Wetter und Fahrten im Dunkeln meiden,
 - > bei Unwohlsein Auto stehen lassen und Alternativen (ÖPNV, Taxi) nutzen, gegebenenfalls Nachbarn fragen,
 - > Verkehrswissen überprüfen.
- Geben Sie Tipps zur Aufrechterhaltung einer sicheren Automobilität, zum Beispiel
 - > regelmäßig zum Gesundheitscheck gehen; ist eine sinnvolle präventive Maßnahme, um sich über mögliche Auswirkungen alters- oder krankheitsbedingter Leistungseinbußen für die eigene Mobilität zu informieren,
 - > Arzt/Ärztin oder Apotheker/in fragen, ob sich körperliche Einschränkungen oder Medikamente auf Fahrtüchtigkeit auswirken können,
 - > Augen regelmäßig überprüfen lassen: Sehschärfe und Gesichtsfeld, aber auch Farb- und Kontrastsehen, Blendempfindlichkeit und Dämmerungssehen,
 - > sich fit halten: einfache Gymnastikübungen, leichtes Ausdauertraining und Gleichgewichtsübungen fördern die Gesundheit, Gehirnjogging schult kognitive Fähigkeiten,
 - > in Übung bleiben; an Trainings und Schulungen teilnehmen, um Fähigkeiten zu schulen und zu erhalten, zum Beispiel „sicher mobil“, „Fit im Auto“ und andere Mobilitätstrainings,
 - > Fahrsicherheitstrainings bieten eine gute Gelegenheit, sich selbst und sein Fahrzeug unter realistischen Bedingungen zu erproben und situationsangemessenes Verhalten einzuüben,
 - > individuelle Rückmeldung zu eigenen Kompetenzen gibt es auch bei einer Fahrt mit einem Fahrlehrer / einer Fahrlehrerin; ein paar Übungsstunden helfen, wieder mehr Sicherheit zu gewinnen,
 - > wenn es nicht mehr geht: verantwortungsvoll sein und Alternativen für Automobilität suchen,
 - > Kritik von Dritten ernstnehmen, zum Beispiel wenn Kinder, Ehepartner/in oder andere Beifahrer/innen das Fahrverhalten kritisieren; dieses ist in der Regel ein Ausdruck von Sorge um die Sicherheit; Kritik konstruktiv nutzen und eigene Fähigkeiten kritisch reflektieren.
- Erwähnen Sie gegebenenfalls weitere Möglichkeiten, die das Fahren erleichtern und sicherer machen können, wie
 - > beim Pkw auf Komfort und Sicherheit zu achten (keine Kaufberatung!): eine erhöhte Sitzposition, große Fenster, schmale A-, B- und C-Säulen sorgen für guten Überblick; gut lesbare, leicht erreichbare Bedienelemente, ein übersichtliches Armaturenbrett für einfache Handhabung,
 - > Fahrerassistenzsysteme, die beim sicheren Fahren und in kritischen Situationen unterstützen; da ältere Autofahrende vermehrt Unfälle beim Abbiegen, Fahrspurwechsel oder Einparken verursachen, sind für sie Rangier- und Parkhilfen oder der Spurwechselassistent sinnvolle Helfer, aber auch Bremsassistentensysteme, Abstandsregler, adaptive Fernlichtassistenten, Müdigkeitswarner u. a.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Pkw-Simulator“ eingesetzt wird

- › Bei den Verkehrssicherheitstagen kommen verschiedene Pkw-Simulatoren zum Einsatz. Die meisten bestehen aus einem Pkw, einer Fahrkabine oder einem Pkw-Sitz, die dem Fahrerplatz eines Pkw nachempfunden sind. Lenkrad, Blinker, Pedalerie und andere funktionieren wie in einem Pkw. Teilweise können Bremsverzögerung, Beschleunigung und Fliehkraft in den Kurven durch Bewegungen des Fahrersitzes simuliert werden.
- › Auf einem Monitor vor dem Lenkrad oder einer Leinwand können unterschiedliche Verkehrssituationen für Autofahrende simuliert werden, wie verschiedene Witterungsverhältnisse (Schönwetter, Nebel, Regen, Schnee). Oft sind auch Simulationen von Alkoholfahrten oder Reaktionsmessung möglich.
- › Abhängig vom Gerätetyp, sind unterschiedliche Simulationsfahrten einstellbar, anhand derer die älteren Testpersonen ein sicheres und vorausschauendes Fahren üben können. Während der Fahrt ereignen oder entwickeln sich Gefahrensituationen, wie sie täglich für Autofahrende im Straßenverkehr auftreten können. Die Testpersonen sollen die Gefahren erkennen und bereit sein, sich sicherheitskonform als Autofahrende zu verhalten, etwa rechtzeitig bremsen.

Beispiel 1: Ein Wagen der Stadtreinigung hält auf der Fahrbahn. Hinter dem Wagen befindet sich, zunächst verdeckt, ein/e Mitarbeiter/in mit einer Mülltonne auf der Fahrbahn. Die Testperson muss umsichtig daran vorbeifahren.

Beispiel 2: Ein entgegenkommender Motorroller biegt links ab und missachtet die Vorfahrt. Die Testperson muss die Geschwindigkeit reduzieren oder anhalten.

Beispiel 3: Bei einer Schlechtwetterfahrt auf der Landstraße muss die Testperson die Geschwindigkeit an die Witterungsverhältnisse und den Fahrbahnzustand anpassen, um rechtzeitig bremsen zu können.

- › Betreuen Sie jede Testperson individuell während der Fahrt. Geben Sie eine kurze Einführung zur Bedienung, bevor Sie die Simulation starten. Erläutern Sie gegebenenfalls auch, wie Sitz, Spiegel, Kopfstütze u. ä. richtig eingestellt sind.
- › Geben Sie nach der Testfahrt eine individuelle Rückmeldung zu den Ergebnissen. Je nach Gerät werden nicht nur Geschwindigkeit, Fahrzeit, Brems- und Reaktionszeiten angezeigt, sondern einzelne Situationen können nochmals abgespielt und wiederholt werden. Besprechen Sie, in welchen Situationen im Vorfeld Anzeichen für mögliche Gefahren erkennbar waren und wie die Testperson frühzeitig darauf hätte reagieren können. Dies bietet einen guten Einstieg in eine weiterführende Beratung zum vorausschauenden und sicheren Autofahren.
- › Richten Sie die Beratung an den Bedürfnissen und Wünschen der Person aus, die Sie beraten. Wichtig ist, auf die individuellen altersbegleitenden Veränderungen einzugehen und den Bezug zur Fahreignung herzustellen. Denn die Seniorinnen und Senioren haben unterschiedliche Probleme und ein unterschiedliches Naturell. Von daher ist eine individuelle Ansprache wichtig.
- › Bei den Fahrten am Pkw-Simulator lassen sich weitere Themen der Verkehrssicherheit erörtern, zum Beispiel
 - > Reaktionsfähigkeit: Beim Autofahren kommt es immer wieder zu Situationen, in denen die Fahrenden schnell reagieren müssen. Am Simulator, ergänzend auch am Bremssimulator oder Reaktionstestgerät, können Sie die Bedeutung des schnellen und sicheren Reagierens beim Autofahren ansprechen.
 - > Sehfähigkeit: Rund 80 Prozent der Informationen über das Verkehrsgeschehen werden über die Augen aufgenommen. Sie können die Bedeutung einer guten Sehfähigkeit für Autofahrende thematisieren und gegebenenfalls einen Test am Sehtestgerät durchführen.

Wissen

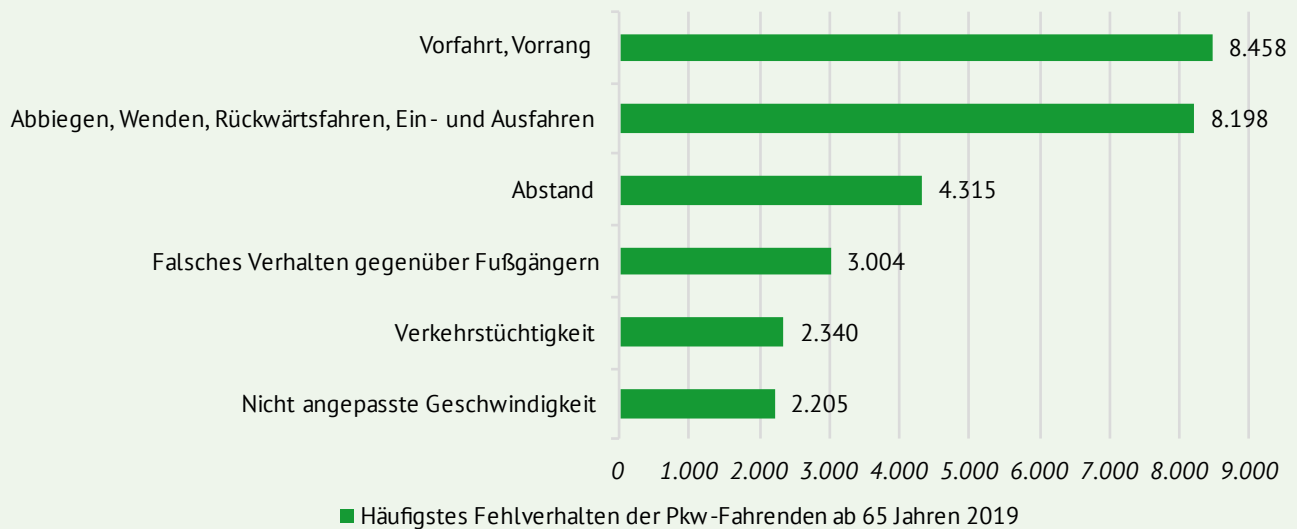
Was man für die Beratung zum Aktionselement „Pkw-Simulator“ sonst noch wissen sollte

- › Immer mehr Menschen ab 65 Jahren haben einen Führerschein. Mit der wachsenden Alterspyramide steigt diese Tendenz, vor allem bei den Menschen ab 75 Jahren. Laut der Generali Altersstudie 2017 sind 58 Prozent der 65- bis 85-Jährigen mit dem eigenen Auto unterwegs.
- › Altersbegleitende Veränderungen der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit, Erkrankungen und die Einnahme von Medikamenten können die Verkehrssicherheit und die Fahreignung beeinträchtigen.
- › Mit zunehmendem Alter verlängert sich grundsätzlich die Reaktionszeit. Den Menschen fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten und schnelle Entscheidungen zu treffen. Auch Aufmerksamkeit, Konzentration, Wahrnehmung, Beweglichkeit und viele andere lassen nach.
- › Dadurch haben ältere Fahrer*innen vermehrt Probleme in komplexen Situationen, etwa an großen Kreuzungen. Bei begrenzter Entscheidungszeit und unter Stress steigt die Gefahr, dass sie die Verkehrslage falsch einschätzen. Bei Einfachreaktionen (etwa Bremsen nach Wahrnehmung des Bremslichts des vorausfahrenden Fahrzeugs) treten diese Probleme hingegen kaum auf.
- › Auch das Fahrverhalten verändert sich mit zunehmendem Alter. Ältere Menschen fahren häufig langsam und defensiv und meiden schwierige Verkehrssituationen. Die Fahrleistung reduziert sich auf Besorgungsfahrten und bekannte Strecken.
- › Viele ältere Autofahrer*innen können ihre altersbedingten Defizite durch ihre langjährige Fahrpraxis und einen defensiven Fahrstil für einige Zeit gut kompensieren. Allerdings kann es vorkommen, dass Betroffene die altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen nicht wahrnehmen oder verdrängen.
- › Auffälligkeiten, wie vermehrte Beinahe- und Bagatellunfälle, Fehler beim Abbiegen, Missachten von Vorfahrt oder Verkehrszeichen, spätes oder Nicht-Wahrnehmen anderer Verkehrsteilnehmer*innen, sehr langsames, unsicheres Fahren und häufiges Verfehlen von Zeichen mangelnder Fahreignung sein.

Statistik und Unfallgeschehen

- › Innerhalb der Altersgruppe ab 65 Jahren verunglücken ältere Menschen nach wie vor vornehmlich im Pkw tödlich. 2019 waren es laut Statistischem Bundesamt 39,9 Prozent aller Getöteten ab 65 Jahren.
- › Sofern im Jahr 2019 über 64-Jährige als Autofahrer*innen an einem Unfall beteiligt waren, trugen sie in gut zwei Drittel (67,6 Prozent) der Fälle die Hauptschuld an dem Unfall. Besonders hoch war der Anteil bei den Autofahrer*innen ab 75 Jahren. Hier trugen drei Viertel (75,2 Prozent) die Hauptschuld am Unfall, an dem sie beteiligt waren.

- Die folgende Abbildung zeigt die häufigsten Fehlverhalten der Autofahrenden ab 65 Jahren bei Unfällen mit Personenschaden 2019.



Quelle: Destatis: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2019 (eigene Darstellung)

2.3.7 Aktionselement Motorradsimulator

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Motorradsimulator“ erreicht werden soll

- Ältere Motorradfahrende zu sichererem Motorradfahren beraten.
- Informieren der älteren Motorradfahrenden über potentiell gefährliche Verkehrssituationen und häufige Unfallursachen. Vermitteln, dass solche Situationen durch eine vorausschauende und angemessene Fahrweise vermieden oder deren Folgen abgemindert werden können.
- Aufzeigen von Verhaltensalternativen, um gefährliche Situationen zu vermeiden.
- Der Motorradsimulator kann auch zur Ansprache der Seniorinnen und Senioren, die mit anderen Krafträdern unterwegs sind, genutzt werden. Ebenso kann er als Türöffner für die Beratung älterer Autofahrender dienen, denn ein Motorradsimulator kann einen besonderen Anreiz zur Teilnahme bieten.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- 】 Am Motorradsimulator werden Gefahrensituationen gezeigt, bei denen die älteren Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf unerwartete Ereignisse reagieren müssen.
- 】 Nutzen Sie das Erleben der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Motorradsimulator und schärfen Sie ihr Bewusstsein dafür, welche Verkehrssituationen zu einem Risiko werden können. Zeigen Sie auf, dass Motorradfahrende durch frühzeitiges Erkennen von möglichen Gefahrensituationen ihr Verhalten rechtzeitig auf solche Situationen einstellen und diese entschärfen können.
- 】 Die häufigsten Unfallursachen älterer Motorradfahrender sind eine nicht angepasste Geschwindigkeit, Abstandsfehler und Fehler beim Überholen. Informieren Sie die Seniorinnen und Senioren dazu und gehen Sie auf die besondere Problematik beim Fahren mit Motorrädern ein, zum Beispiel
 - > Mix aus Geschwindigkeit, fehlender Überholspur und schwierigen Straßenverhältnissen (wie starker Niederschlag, verschmutzte Fahrbahn, schlechter Straßenzustand) steigert besonders auf Landstraßen das Risiko, schwer zu verunglücken,
 - > besondere Gefahrenquellen sind Fahrbahnmarkierungen, Schienen und Kanaldeckel, aber auch Splitt, Streusand oder Laub auf der Fahrbahn.
- 】 Geben Sie Tipps, wie gefährliche Situationen vermieden werden können, zum Beispiel
 - > vorausschauend und defensiv fahren, Verkehrsregeln beachten,
 - > Geschwindigkeit und Fahrverhalten an Verkehrsverhältnisse anpassen,
 - > bedenken, dass schlechte Witterungsbedingungen und Fahrbahnverhältnisse, wie Regen, Schnee, Laub, zu längeren Bremswegen führen und das Führen des Motorrads erschweren,
 - > in Kurven niemals die Gegenspur schneiden,
 - > ausreichenden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug halten,
 - > nur überholen, wenn es sicher ist,
 - > mögliche Fehler anderer Verkehrsteilnehmender einkalkulieren.
- 】 Geben Sie weitere Tipps für eine sicherere Mobilität als Motorradfahrende, beispielsweise
 - > nur fahren, wenn man körperlich fit und ausgeruht ist
 - > Müdigkeit, Unaufmerksamkeit, (Rest)Alkohol und Medikamente können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen,
 - > bei längeren Touren Pausen einlegen, Arme und Beine kräftig ausschütteln, mit kleinen Gymnastikübungen für Entspannung und Lockerung verkrampter Körperpartien sorgen, zum Beispiel
 - » 40 bis 50 m leichtes Laufen, Kniebeugen, recken und strecken, Hände im Nacken verschränken und nach oben hinten dehnen, Schultern kreisen,
 - > auf gute Schutzkleidung und Sichtbarkeit (Warnweste, Reflektoren auch an Armen und Beinen) achten,
 - > auf einwandfreien technischen Zustand der Maschine achten,
 - > als Neu- oder Wiedereinsteiger/in erst einmal (wieder) eingewöhnen und Automatismen entwickeln, unbedingt zuvor den Arzt / die Ärztin aufsuchen und das eigene Leistungsniveau bestimmen lassen, zudem regelmäßig zum Gesundheitscheck gehen,
 - > sich nach der Winterpause mit gezielten Fitnessübungen auf die Saison vorbereiten, zum Beispiel
 - » Liegestütz, Kniebeugen und Sit-Ups kräftigen die Muskulatur,
 - » Lauf- oder Radtraining hilft, die Kondition zu verbessern,
 - » Schwimmen ist eine gelenkschonende Alternative zum Laufen, bei der zusätzlich die für Motorradfahrende wichtige Arm- und Schultermuskulatur trainiert wird,
 - » sich wieder an das Fahrverhalten der Maschine gewöhnen und mit kurzen, einfachen Touren beginnen,

- > ein Fahrsicherheitstraining machen, um Gefahrensituationen frühzeitig zu erkennen, sie richtig einzuschätzen und situationsangemessenes Verhalten zu üben, zum Beispiel richtig bremsen, Kurven fahren, fahren in Schräglagen und anderes,
- > bei Neuanschaffung ein Fahrzeug mit ABS wählen und das Bremsen mit ABS regelmäßig trainieren.
- 】 Regen Sie die Seniorinnen und Senioren zu einer kritischen Selbstreflexion an. Informieren Sie über altersbedingte Veränderungen und verdeutlichen Sie, dass hierin ein besonderes Problem für ältere Menschen liegt, denn altersbegleitend
 - > lassen Beweglichkeit und Kondition nach
 - » körperliche Fitness ist beim Motorradfahren sehr wichtig; besonders längere Ausfahrten verlangen den Motorradfahrenden Kondition und Kraft ab,
 - > verlängert sich die Reaktionszeit, die Konzentrationsfähigkeit lässt nach
 - » diese lassen auch etwa infolge mangelnder Fitness oder vor allem bei längeren Fahrten durch Ermüdung weiter nach,
 - > verschlechtert sich die Fähigkeit, die Geschwindigkeit sich nähernder Fahrzeuge einzuschätzen
 - » kann etwa bei Überholmanövern zu kritischen Situationen führen,
 - » es fällt zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten, schnelle Entscheidungen zu treffen und sicher zu reagieren,
 - » Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen ist vor allem in komplexen Situationen relevant, etwa an einer stark befahrenen Kreuzung.
- 】 Oft ist ein Motorradsimulator Anziehungspunkt für Proband/innen, selbst wenn diese keine aktiven Motorradfahrenden sind. Aus dem Erleben am Simulator lässt sich leicht auf grundsätzliche Fragen der Fahrkompetenz (Alkohol, Müdigkeit, Medikamente) sowie seniorenspezifische Probleme und Gefährdungen überleiten.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Motorradsimulator“ eingesetzt wird

- 】 Bei den Verkehrssicherheitstagen kommen verschiedene Motorradsimulatoren zum Einsatz, die aus einem Motorrad bzw. den entsprechenden Bedienelementen (beweglicher Lenker, Gas, Bremse etc.) und einem Monitor bestehen. Je nach Gerät können verschiedene Optionen ausgewählt werden, wie Fahrzeuggröße (Motorrad, Leichtkraftrad u. a.), Streckenwahl (Hauptstraße, Ortschaft, Touren u. a.), Tageszeit, Witterungsbedingungen.
- 】 Abhängig vom Gerätetyp, sind unterschiedliche Simulationen mit unterschiedlichen Fahr- und typischen Gefahrensituationen einstellbar, wie sie für Motorradfahrende im Straßenverkehr auftreten können. Die Testpersonen sollen die Gefahren erkennen und bereit sein, sich sicherheitskonform zu verhalten, etwa rechtzeitig bremsen.
- 】 Betreuen Sie jede Testperson individuell während der Fahrt. Geben Sie eine kurze Einführung zur Bedienung, bevor Sie die Simulation starten.
- 】 Geben Sie nach der Testfahrt eine individuelle Rückmeldung zu den Ergebnissen. Je nach Gerätetyp werden nicht nur Geschwindigkeit, Fahrzeit, Brems- und Reaktionszeiten angezeigt, sondern einzelne Situationen können nochmals abgespielt und wiederholt werden. Besprechen Sie, in welchen Situationen im Vorfeld Anzeichen für mögliche Gefahren erkennbar waren und wie die Testperson darauf frühzeitig hätte reagieren können. Dies bietet einen guten Einstieg in eine weiterführende Beratung zum vorausschauenden und sicheren Motorradfahren.

- 】 An die Fahrten am Motorradsimulator lassen sich gut weitere Themen anknüpfen, zum Beispiel
 - > Sichtbarkeit: Motorradfahrende können ihre Sicherheit erhöhen, wenn sie sich durch entsprechende Kleidung und insbesondere mit retroreflektierenden Materialien sichtbarer machen.

Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement „Motorradsimulator“ sonst noch wissen sollte

- 】 Das Motorradfahren erfordert ein hohes Maß an Konzentration, Aufmerksamkeit, Koordination und körperlicher Fitness. Altersbegleitend nehmen jedoch Aufmerksamkeit und Konzentration, aber auch Muskelkraft, Bewegungskoordination und Ausdauer ab. Zudem kommt es zu einer schnelleren Ermüdbarkeit und geringeren Erholungsfähigkeit.
- 】 Allerdings deuten Studien nach Angaben der BAST darauf hin, dass die Fahrerfahrung einen bedeutenderen Einfluss auf die Unfallgefährdung Motorradfahrender hat als das Alter allein. Danach nimmt mit steigender Erfahrung auch die Fähigkeit zu, Gefahrensituationen rechtzeitig wahrzunehmen, angemessen einzuschätzen und entsprechend zu reagieren.
- 】 Ein Motorrad ist schwieriger zu bremsen und besitzt bei höherem Tempo ein wesentlich trägeres Lenkverhalten. Dadurch benötigt es bei einem Ausweichmanöver eine längere Strecke als ein Auto. Zudem brauchen Motorradfahrende mehr Platz in Kurven.
- 】 Vielen Autofahrenden ist diese Problematik nicht bewusst. Oft unterschätzen sie auch die Geschwindigkeit sich nähernder Zweiräder wegen der schmalen Silhouette.

Statistik

- 】 Das Statistische Bundesamt unterscheidet Motorräder (Krafträder) mit amtlichem Kennzeichen (zwei-, drei- und schwere vierrädrige Kfz) sowie Krafträder mit Versicherungskennzeichen (Mofas, Kleinkrafträder, S-Pedelecs, drei- und leichte vierrädrige Kfz).
- 】 Die Zahl der mit Krafträdern (ab 2014 einschließlich S-Pedelecs, drei- und vierrädrigen Kfz) verunglückten Nutzerinnen und Nutzer ab 65 Jahren hat sich von 1.647 Personen im Jahr 2002 auf 3.185 Personen im Jahr 2019 fast verdoppelt (plus 93 Prozent).
- 】 Allgemein ist das Verletzungsrisiko auf Krafträdern größer als im Pkw. Durch die höheren Geschwindigkeiten bei Motorrädern sind die Unfallfolgen bei diesen schwerwiegender als bei Kleinkrafträdern.
- 】 Die Schwere von Unfällen mit Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen auf Straßen außerhalb von Ortschaften ist deutlich höher als innerorts. Im Jahr 2019 wurden in der Altersgruppe ab 65 Jahren 47 Nutzerinnen und Nutzern von insgesamt 63 Nutzerinnen und Nutzer dieser Krafträder bei einem Unfall außerorts getötet – rund drei Viertel (74,6 Prozent).
- 】 Beim Fehlverhalten der älteren Kraftradfahrenden stehen nicht die seniorentypischen Probleme, wie Vorfahrt/Vorrang, im Vordergrund, sondern die gleichen wie bei den jüngeren Kraftradfahrenden: nicht angepasste Geschwindigkeit, Abstandsfehler und Fehler beim Überholen (siehe folgende Grafik).

- › Häufigstes Fehlverhalten der Menschen ab 65 Jahren mit Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen bei Unfällen mit Personenschaden 2019:



Quelle: Destatis: Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2019 (eigene Darstellung)

2.3.8 Aktionselement Fahrradsimulator

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Fahrradsimulator“ erreicht werden soll

- › Besucherinnen und Besucher zu verkehrssichererem Fahren mit Fahrrad und Pedelec beraten.
- › Sensibilisieren der älteren Radfahrenden für mögliche Risiken und Gefahren im Straßenverkehr, zum Beispiel durch gefährliche Situationen, die sich plötzlich entwickeln, durch eigenes Verhalten, andere Verkehrsteilnehmende oder Verkehrsinfrastruktur.
- › Informieren über mögliche altersbegleitende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit beim Radfahren.
- › Vermitteln von Tipps für sicheres Radfahren und Aufzeigen von Verhaltensalternativen.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Nutzen Sie das Erleben der Personen am Fahrradsimulator und verdeutlichen Sie, dass das eigene Verhalten entscheidend zur sicheren Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad beiträgt.
- › Schärfen Sie das Bewusstsein der älteren Radfahrenden dafür, welche Verkehrssituationen zu einem Risiko werden können.

- › Informieren Sie darüber, wie wichtig es ist, sich an die Verkehrssituation angepasst zu verhalten, auch im Hinblick auf Alleinunfälle. Geben Sie Tipps, was die Radfahrenden selbst tun können, damit gefährliche Situationen gar nicht erst entstehen, zum Beispiel
 - > vorausschauend fahren, Geschwindigkeit und Fahrverhalten an Verkehrsverhältnisse anpassen,
 - > Verkehrsgeschehen aufmerksam beobachten, Blickkontakt mit anderen suchen,
 - > gegebenenfalls absteigen, auf den Bürgersteig ausweichen und schieben, sofern dieses sicher möglich ist,
 - > mögliche Fehler anderer Verkehrsteilnehmender einkalkulieren.
- › Nutzen Sie den Fahrradsimulator, um typische Verkehrssituationen beim Radfahren zu erörtern, zum Beispiel:

Tipps für ältere Radfahrende

› Problemstellung: Plötzlich auftretendes Hindernis » zum Beispiel eine sich unerwartet öffnende Autotür oder ein ausscherendes Auto	» Beim Fahren stets aufmerksam sein. » Sicherheitsabstand halten und den rechten Fahrbahnrand beobachten.
› Problemstellung: Im Kreuzungsbereich / Toter Winkel » viele Unfälle älterer Radfahrender ereignen sich im Kreuzungsbereich, weil andere Verkehrsteilnehmende die Vorfahrt verletzen, aber auch durch eigene Fehler » Gefahr, von Kraftfahrenden übersehen zu werden, vor allem in Abbiegesituationen » Gefahr von totem Winkel insbesondere bei großen Fahrzeugen und Lkw » größere Fahrzeuge fahren vor dem Abbiegen nach rechts einen leichten Bogen » Vgl. Aktionselement Abbiegeunfälle	» Langsamer fahren und bremsbereit sein. » Abbiegende Fahrzeuge beobachten und bedenken, dass Autofahrende beim Abbiegen oft nicht auf Radfahrende achten. » Blickkontakt aufnehmen und nur fahren, wenn man sicher ist, gesehen worden zu sein. » Auf entgegenkommende abbiegende Fahrzeuge achten. » An den toten Winkel denken und mit ausreichendem Sicherheitsabstand hinter größeren Fahrzeugen warten, bis sie abgebogen oder weitergefahren sind. » Ggf. den Gefahrenbereich verlassen (absteigen und auf den Bürgersteig ausweichen/schieben). » Beim Abbiegen auf querende Radfahrende und zu Fuß Gehende achten. » Auf Vorfahrtsregelung achten, bei Unsicherheit absteigen und auf den Gehweg wechseln.
› Problemstellung: Falsche Straßenbenutzung » ist risikoreich, weil Kraftfahrende nicht mit Radfahrenden rechnen, wenn diese Straßen oder Radwege falsch benutzen	» Radwege und Straßen, zum Beispiel Einbahnstraßen, nur in erlaubter Richtung befahren. » In Einbahnstraßen, die für Radfahrende in beide Richtungen freigegeben sind, besonders umsichtig fahren, denn nicht jeder entgegenkommende Autofahrende nimmt die Zusatzschilder wahr. » Verkehrsregeln beachten.

» Problemstellung: Nicht angepasste Geschwindigkeit » schnelles Reagieren ist in kritischen Verkehrssituationen essentiell, etwa für Ausweich- oder Bremsmanöver » im Alter verlängert sich die Reaktionszeit, Informationen werden langsamer verarbeitet	» Geschwindigkeit an Straßenverhältnisse und Verkehrssituation anpassen. » Bei Unsicherheit oder in unübersichtlichen Situationen langsamer fahren und warten, bis die Situation geklärt ist.
» Problemstellung: Komplexe Situationen » ältere Radfahrende haben vor allem in komplexen Situationen Probleme, die Situation schnell zu erfassen und richtig zu reagieren	» Komplexe Situationen (zum Beispiel Stoßzeiten) meiden. » Radwege nutzen. » Vereinfachtes Linksabbiegen (über die Kreuzung fahren oder Fahrrad schieben, auf gegenüberliegender Fahrbahnseite das Fahrrad über die Kreuzung schieben, danach aufsteigen und weiterfahren).
» Problemstellung: Dunkelheit » Radfahrende können leicht von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen werden » Sehvermögen im Dunkeln lässt im Alter nach	» Fahrradbeleuchtung nutzen. » Reflektierende Kleidung oder Materialien tragen. » Bei Unsicherheit Alternativen nutzen (wie Taxi, ÖPNV).
» Problemstellung: Witterung » bei nasser, glatter oder verschmutzter Fahrbahn verlängert sich der Bremsweg » es besteht erhöhte Sturzgefahr; Fahrrad kann beim Bremsen oder in Kurven wegrutschen » bei Regen, Schnee, Nebel und ähnlichem können Radfahrende leicht übersehen oder erst später wahrgenommen werden	» Umsichtig fahren und Geschwindigkeit anpassen. » Mehr Sicherheitsabstand halten. » Fahrradbeleuchtung und reflektierende Kleidung nutzen. » Bei Unsicherheit Alternativen nutzen (wie Taxi, ÖPNV).
» Problemstellung: Fehlender Helm » hohes Verletzungsrisiko im Kopfbereich bei Unfällen mit dem Fahrrad » Risiko einer Kopfverletzung steigt mit zunehmendem Alter » Die Helmtragequote bei Radfahrenden ab 61 Jahren (innerorts) lag in den letzten Jahren bei über 20 Prozent (BASt 2018: 23 Prozent).	» Passenden Fahrradhelm tragen! » Bei einem Unfall kann dadurch die Schwere einer Kopfverletzung gemindert werden.

- 】 Regen Sie die Seniorinnen und Senioren zu einer kritischen Selbstreflexion an. Informieren Sie über Veränderungen von Leistungsfähigkeit und Gesundheit im Alter. Verdeutlichen Sie, dass hierin ein besonderes Problem für ältere Radfahrende liegt, denn altersbegleitend
 - > lassen Kraft und Beweglichkeit, Koordination und Wahrnehmung nach,
 - > wird es schwieriger, das Gleichgewicht zu halten,
 - > kann es wegen motorischer Einschränkungen Probleme mit dem Schulterblick geben,
 - > verschlechtert sich die Fähigkeit, die Geschwindigkeit sich nähernder Fahrzeuge einzuschätzen,
 - > zeigen sich zunehmend Probleme beim Auf- und Absteigen (unfallträchtiges Abspringen besonders bei Frauen), Handzeichen geben, Umschauen während der Fahrt, in komplexen Situationen und bei schnellen Entscheidungen.
- 】 Geben Sie weitere Tipps für sicheres Radfahren, beispielsweise
 - > nur dann fahren, wenn man sich ausgeruht und fit fühlt,
 - > Seniorinnen und Senioren fahren langsamer als andere Radfahrende, deshalb besser einen niedrigeren Gang wählen und häufiger treten, um das Fahrrad stabil und im Gleichgewicht zu halten,
 - > schlechtes Wetter und komplexe Verkehrssituationen meiden, verkehrsarme Zeiten wählen,
 - > für Gepäck (zum Beispiel Einkäufe) passende Fahrradtaschen nutzen, um Gewicht günstig zu verteilen,
 - > an Trainings und Schulungen teilzunehmen, um Fähigkeiten zu schulen und zu erhalten, zum Beispiel „Fit mit dem Fahrrad“, „sicher mobil“,
 - > Fahrkompetenzen regelmäßig im verkehrsfreien Raum üben, wie gezieltes Bremsen, Kurven fahren, einhändig fahren, visuelle Orientierung in alle Richtungen,
 - > fit bleiben, zum Beispiel durch regelmäßige Gymnastikübungen für Kraft, Beweglichkeit, Gleichgewicht und Koordination.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Fahrradsimulator“ eingesetzt wird

- 】 Bei den Verkehrssicherheitstagen werden unterschiedliche Fahrradsimulatoren eingesetzt. Meist handelt es sich um ein aufgebocktes Fahrrad oder ein Simulatorfahrrad, bei anderen Geräten gibt es einen auf einem Tisch montierten Fahrradlenker. Alle Fahrradsimulatoren sind mit einem Monitor/Bildschirm verbunden. Während der Fahrt entwickeln sich Gefahrensituationen, wie sie täglich für Radfahrende im Straßenverkehr auftreten können. Darauf muss die Testperson reagieren, indem sie rechtzeitig bremst oder die Fahrt verlangsamt.

Beispiel: Ein Fußgänger ist auf dem Gehweg zu sehen. Eine Gefahrensituation kann entstehen, wenn der Fußgänger unvorhergesehen zwischen parkenden Autos hervortritt, um die Fahrbahn zu queren. Die Testperson muss den Fußgänger beobachten, die Geschwindigkeit reduzieren und bremsbereit sein.
- 】 Je nach Gerät können aus einer Vielzahl unterschiedlicher Realszenen verschiedene Simulationen zusammengestellt werden, die als Film auf dem Bildschirm ablaufen. Zu den Situationen gehören:
 - > plötzlich auftretendes Hindernis,
 - > Vorfahrtsfehler eines anderen Verkehrsteilnehmenden,
 - > Gegenverkehr beim Linksabbiegen,
 - > rechtsabbiegender Fahrzeug beim Geradeausfahren,
 - > gemischter Verkehr Fahrrad mit zu Fuß Gehenden.

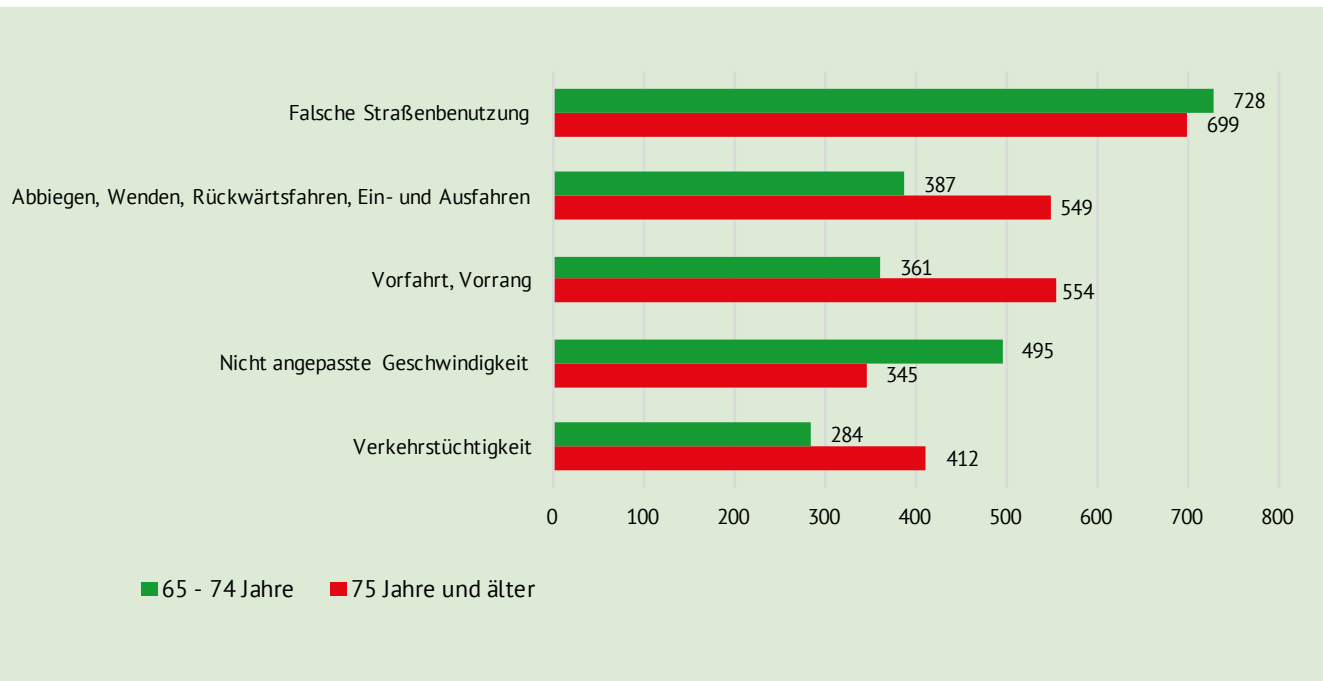
- 】 Dabei handelt sich um typische Unfallsituationen von Radfahrenden. Diese Grundsituationen sollten nach Möglichkeit abgespielt werden. Hier können Sie den Testpersonen die Gefahren aufzeigen, die aus diesen Szenen entstehen können, und ihnen Tipps zur Vermeidung geben (siehe Tabelle oben).
- 】 Die simulierte Strecke sollte für die Testpersonen so lebensnah wie möglich sein. Passen Sie deshalb, sofern möglich, die zu fahrende Strecke an die Zielgruppe des Verkehrssicherheitstags an, zum Beispiel Rad-/Pedelec- oder Stadt-/Land-Fahrten.
- 】 Betreuen Sie jede Testperson individuell während der Fahrt. Geben Sie eine kurze Einführung zur Bedienung, bevor Sie die Simulation starten, und stellen Sie die richtige Sitzhöhe ein.
- 】 Geben Sie nach der Testfahrt eine individuelle Rückmeldung zu den Ergebnissen. Je nach Gerät werden nicht nur Geschwindigkeit, Fahrzeit, Brems- und Reaktionszeiten angezeigt, sondern einzelne Situationen können nochmals abgespielt und wiederholt werden. Besprechen Sie, in welchen Situationen im Vorfeld Anzeichen für mögliche Gefahren erkennbar waren und wie die Testperson frühzeitig darauf hätte reagieren können. Dies bildet einen guten Einstieg in eine weiterführende Beratung zum vorausschauenden und sicheren Radfahren.
- 】 Bei den Fahrten am Fahrradsimulator lassen sich weitere Themen der Verkehrssicherheit erörtern, zum Beispiel
 - > Sichtbarkeit und verkehrssicheres Fahrrad: Bei vielen Fahrradsimulatoren können Nachtfahrten eingestellt werden, die sich mit dem Aktionselement Sichtbarkeit verknüpfen lassen. Eine Beratung zu retroreflektierenden Materialien und einem verkehrssicheren Fahrrad (StVZO) ist grundsätzlich sinnvoll (siehe Checkliste „Das verkehrssichere Fahrrad“).
 - > Passendes Fahrrad: Ältere Radfahrende sollten ein Fahrrad wählen, das passt und mögliche körperliche Beeinträchtigungen ausgleicht, zum Beispiel niedriger Einstieg, richtige Größe (ausschlaggebend ist die Beinlänge im Verhältnis zur Rahmenhöhe von Pedale / Sattel), Abstand zwischen Lenker und Sattel nicht zu weit wählen, Rückspiegel für rückwärtige Orientierung, Gewicht.

Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement „Fahrradsimulator“ sonst noch wissen sollte

- 】 Jeder fünfte Fahrradunfall mit Personenschaden ist ein Alleinunfall. Aus dem Stand umkippen, das Gleichgewicht verlieren beim Anhalten auf Steigungen sind - einer niederländischen Studie zufolge - typische Ursachen. Auch Unsicherheiten bei den Bewegungsabläufen oder die Straßenbeschaffenheit können zu Unfällen führen.
- 】 Der BASt zufolge nannten ältere Radfahrende in einer Befragung als Ursachen ihrer Alleinunfälle mangelnde Aufmerksamkeit, schlechte Wegbeschaffenheit und ein witterungsbedingt veränderter Untergrund, aber auch Bedingungen, die mit dem Rad zusammenhängen (zum Beispiel am Rahmen hängen geblieben zu sein).
- 】 Ältere Radfahrende sind im Straßenverkehr einem hohen Unfall- und Verletzungsrisiko ausgesetzt. Unter anderem führen körperliche Beeinträchtigungen oder Reaktionsschwächen zu Unfällen mit häufig schweren oder tödlichen Verletzungen. Die hohe Verletzungsschwere hängt oft mit der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft älterer Menschen zusammen.
- 】 Im Jahr 2019 verunglückten 15.560 Menschen ab 65 Jahren mit dem Fahrrad/Pedelec. Das waren 17,8 Prozent aller verunglückten Rad- und Pedelec-fahrenden. Bei den getöteten Rad- und Pedelec-fahrenden hingegen lag der Anteil der über 64-Jährigen mit 58,7 Prozent (261 Personen) deutlich höher.

- › Ältere Radfahrende verunglücken häufiger als jüngere Radfahrende in komplexen Verkehrssituationen. Kompensatorisch meiden daher viele Ältere komplexe und dichte Verkehrssituationen und suchen ungefährlichere Wege. Insbesondere auf Radwegen fühlen sie sich sicherer. Zudem verhalten sich ältere Radfahrende disziplinierter und fahren langsamer.
- › Doch auch ältere Radfahrende begehen Verkehrsverstöße. Die Tabelle zeigt die häufigsten Fehlverhalten der Rad- und Pedelec-fahrenden ab 65 Jahren nach Alter bei Unfällen mit Personenschaden 2019.



Quelle: Destatis: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2019 (eigene Darstellung)

CHECKLISTE: DAS VERKEHRSSICHERE FAHRRAD

Ok	Defekt	Verkehrssicheres Fahrrad nach StVZO	Beitrag zum sicheren Radfahren
		Weißer Scheinwerfer mit weißem Rückstrahler vorne, wahlweise mit Dynamo-, Batterie- oder Akku-Betrieb	› Sorgt dafür, dass Radfahrende gut sehen und gesehen werden.
		Rotes Rücklicht mit Großflächenrückstrahler hinten, wahlweise mit Dynamo-, Batterie- oder Akku-Betrieb	› Sorgt dafür, dass Radfahrende gut gesehen werden.
		Rutschfeste Pedale, die mit je zwei gelben Pedalreflektoren ausgestattet sind	› Wichtig, damit Radfahrende beim Treten nicht abrutschen, v.a. bei Nässe. › Pedalreflektoren sorgen für Sichtbarkeit. Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrende als erstes den Unterkörper von Radfahrenden und das Fahrrad wahrnehmen.
		Zwei Katzenaugen pro Rad oder reflektierende, silberne Streifen an den Reifen oder Speichenreflektoren	› Sorgt für Sichtbarkeit. Autoscheinwerfer sind auf die Fahrbahn ausgerichtet, weshalb Autofahrende als erstes den Unterkörper von Radfahrenden und das Fahrrad wahrnehmen.
		Helltönende Klingel (Glocke)	› Radfahrende machen andere Verkehrsteilnehmende auf sich aufmerksam.
		Zwei voneinander unabhängige Bremsen	› Bremsen und Anhalten sind Voraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme.

CHECKLISTE: DAS VERKEHRSSICHERE FAHRRAD

Ok	Defekt	Weitere Sicherheitsaspekte	Beitrag zum sicheren Radfahren
☐	☐	Empfehlenswert sind Frontscheinwerfer mit Tagfahrlichtfunktion und automatischer Lichteinschaltung sowie ein Nabendynamo	› Standlicht sorgt dafür, dass Radfahrende z.B. beim Warten an der Ampel von anderen gesehen werden. › Nabendynamo verringert den Tretwiderstand gegenüber einem Seitenläuferdynamo.
☐	☐	Lampengläser sind intakt und sauber	› Sorgt für Sichtbarkeit.
☐	☐	Kabel sind eng am Rahmen verlegt und fest mit den Lampen verbunden	› Lockere und abstehende Kabel können beim Auf- und Absteigen zu Stürzen führen, wenn Radfahrende daran hängen bleiben. › Gefahr, dass die Kabel abreißen und die Beleuchtung nicht mehr funktioniert.
☐	☐	Kette ist gepflegt und besitzt genügend Spannung	› Verhindert Gefahr des Abspringens oder Reißen. › Ermöglicht leichtgängiges Schalten sowie Treten und damit ein sicheres Fahren.
☐	☐	Kettenschutz	› Verhindert, dass Kleidung in die Kette gerät und dadurch Stürze verursacht werden.
☐	☐	Fahrradständer	› Sorgt für Standsicherheit.
☐	☐	Gangschaltung	› Unterstützt beim sicheren Radfahren; z.B. beim Anfahren einen niedrigeren Gang einlegen, um schnell an Tempo zu gewinnen und das Gleichgewicht halten zu können.
☐	☐	Schutzbleche vorne und hinten sitzen fest und schleifen nicht an den Reifen	› Beim Radfahren keine Störung durch lockere Teile.
☐	☐	Gepäckträger sitzt fest am Rahmen	› Beim Radfahren keine Störung durch lockere Teile. › Fahrradkörbe und -taschen müssen auf dem Gepäckträger sicher befestigt sein, damit keine Gefahr entsteht.

2.3.9 Aktionselement Fahrradhelm

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Fahrradhelm“ erreicht werden soll

- › Die Zielgruppe der älteren Radfahrenden am Stand soll zur Schutzwirkung von Fahrradhelmen beraten und angeregt werden, zukünftig einen Helm zu tragen.
- › Ihnen soll bewusst gemacht werden, dass ältere Radfahrende besonders gefährdet sind, bei einem Unfall mit dem Fahrrad oder Pedelec schwere oder tödliche Verletzungen zu erleiden und dass ein Fahrradhelm in den meisten Unfallsituationen das Verletzungsrisiko oder die Schwere der Verletzung verringert.
- › Sie sollen sich mit den Argumenten, die für das Tragen eines Fahrradhelms sprechen, befassen. Gegenargumente sollen entkräftet werden. Ebenso sollen sie an ihre Vorbildfunktion für ihre Enkel und andere erinnert werden.
- › Den älteren Radfahrenden soll der richtige Sitz eines Fahrradhelms vermittelt werden.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Vermitteln Sie Informationen über mögliche Gefährdungen älterer Rad- und Pedelecfahrender. Werden Radfahrende bei Unfällen getötet, ist der Kopf in 96 Prozent der Fälle betroffen, in 50 Prozent der Fälle ist ein Schädelhirntrauma sogar die Todesursache.
- › Erklären Sie, dass das Risiko einer Kopfverletzung mit zunehmendem Alter des Fahrenden sowie mit der Geschwindigkeit, die gefahren wird, steigt.
- › Ist ein Kfz am Unfall beteiligt, erhöht sich das Risiko für schwere Kopfverletzungen stark. Meist erfolgt der Kopfanprall im Stirn- und Stirn-Schläfen-Bereich.
- › In den meisten Unfallsituationen verringert ein Fahrradhelm das Verletzungsrisiko oder die Schwere der Kopfverletzung. Beraten Sie die älteren Standbesucher, dass durch das Tragen eines Fahrradhelms zwischen 20 Prozent der Kopfverletzungen bei Leichtverletzten und bis zu über 80 Prozent der Kopfverletzungen bei besonders schwer verletzten Radfahrenden vermieden werden können.
- › Beraten Sie die älteren Radfahrenden, dass sie durch das Tragen eines Fahrradhelms die hohe Verletzungsschwere bei Fahrradunfällen deutlich reduzieren können. Beraten Sie auch zu verkehrssicherem Verhalten als Radfahrende, um gefährliche Situationen zu vermeiden, beispielsweise:

Problem	Tipps zur Verkehrssicherheit
Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko einer Kopfverletzung.	» Tragen Sie einen Fahrradhelm! » Im Falle eines Unfalls können Sie so die Schwere einer Kopfverletzung mindern.
Je älter die Radfahrenden sind, desto größer das Risiko, bei einem Unfall schwere oder tödliche Verletzungen zu erleiden.	» Tragen Sie einen Fahrradhelm! » Nehmen Sie an Radfahrtrainings teil, um die grundlegenden Fahrkompetenzen zu schulen und zu stärken.
Ältere Rad- und Pedelec-fahrende verunglücken häufiger in komplexen Verkehrssituationen als jüngere.	» Planen Sie Ihre Wege und nehmen Sie sich ausreichend Zeit. » Wenn möglich, suchen Sie verkehrsarme Wege und vermeiden Sie Zeiten, in denen viele Menschen unterwegs sind. » Wenn Sie beim Fahren unsicher sind und es gefahrlos möglich ist, steigen Sie ab und schieben Sie Ihr Rad auf dem Gehweg.
2019 häufigstes Fehlverhalten älterer Radfahrender: falsche Straßenbenutzung	» Beachten Sie die Verkehrsregeln. » Fahren Sie rücksichtsvoll und vorausschauend.
Reaktionsfähigkeit, Kraft und Beweglichkeit lassen nach.	» Halten Sie sich körperlich fit, zum Beispiel mit Gymnastik und Gleichgewichtsübungen. » Üben Sie die wichtigsten Radfahrkompetenzen. » Nehmen Sie an einem Radfahrtraining teil.

- » Appellieren Sie an die älteren Rad- und Pedelec-fahrenden, zur eigenen Sicherheit einen Helm zu tragen. Weitere Argumente, die dafürsprechen, sind beispielsweise:
 - > **Die Vorbildfunktion:** Viele Senioren haben Enkel und unternehmen gemeinsam mit diesen Ausflüge mit dem Rad. Dabei sollten sie nicht nur darauf achten, dass ihre Enkel einen Helm tragen, sondern auch selbst mit gutem Beispiel voran gehen.
 - > **Der richtige Sitz:** Erst wenn der Fahrradhelm richtig sitzt, ist er bequem und sicher. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass viele ältere Radfahrende gar nicht wissen, wie ein Helm richtig sitzt. Beraten Sie diese dazu. Dabei können Sie auch weitere Themen, etwa die Vorbildfunktion, aufgreifen.
 - > **Helm beim Skifahren:** Beim Skifahren gehört ein Helm zur Standardausrüstung. Er ist darüber hinaus modischer Bestandteil der Skikleidung. Auch bei anderen Sportarten, wie dem Reiten oder Klettern, ist das Tragen eines Helms weitestgehend selbstverständlich. Übrigens, der internationale Radsportverband verpflichtet die Teilnehmenden, bei allen Radsportevents einen Fahrradhelm zu tragen.
- » Umfragen zeigen, dass der Sicherheitsgewinn durch Fahrradhelme bei weiten Teilen der Bevölkerung unstrittig ist. Dennoch trägt laut Angaben der BAST nur jeder fünfte Radfahrende ab 61 Jahren im Innerortsverkehr einen Fahrradhelm. Der Grund, warum so wenige Radfahrende einen Helm tragen, liegt an tatsächlichen oder vermeintlichen Hemmnissen, die dem Sicherheitsgewinn entgegenstehen.

- 】 Nehmen Sie solche Hemmnisse ernst und respektieren Sie diese. Entkräften Sie Vorbehalte gegen das Helmtragen durch positive Gegenbeispiele.
- > **Das Frisurproblem:** Ein Fahrradhelm zerstört viele Frisuren. Dies ist ohne Zweifel richtig. Der Wunsch nach einer passenden Frisur ist nachvollziehbar und ernst zu nehmen - gerade viele Seniorinnen legen Wert auf ihre Frisur. Versuchen Sie, einen Kompromiss vorzuschlagen. Es gibt zahlreiche Frisuren, die Fahrradhelm geeignet sind. Ein persönliches Gespräch mit dem privaten Frisör kann dieses Hemmnis vielleicht schon ausräumen. Alternativ können die Haare auch erst nach dem Erreichen des Ziels gestylt werden.
- > **Der Komfort:** Viele empfinden den Fahrradhelm als unbequem. Moderne Helme lassen sich sehr präzise anpassen und wiegen nur wenige hundert Gramm (200 – 400 g). Viele Lüftungsöffnungen sorgen auch bei hohen Temperaturen dafür, dass kein Hitzestau unter dem Helm entsteht. Bei kalten Temperaturen können dünne Mützen unter dem Helm getragen werden. Bei der Beratung können Sie dieses am besten mit dem Vergleich zu Schuhen veranschaulichen: Für unterschiedliche Einsatzzwecke gibt es passende Schuhe, und nicht jeder Schuh passt jedem.
- > **Die Optik:** Viele empfinden den Fahrradhelm als optisch nicht ansprechend. Hier hilft es, auf die am Markt erhältliche Modellvielfalt hinzuweisen. Ein passender Helm kann den persönlichen Stil unterstreichen.
- > **Das Handling:** Ein Fahrradhelm muss auch nach Ankunft am Ziel gelagert oder mitgetragen werden. Viele Radfahrende empfinden dies als störend. Abhilfe bieten spezielle Rucksäcke mit Tragevorrichtung für Fahrradhelme, oder der Helm wird am Fahrrad festgeschlossen.
- > **Die Strecke:** Viele sind der Meinung, dass ihnen nichts passieren kann, wenn sie nur eine kurze und ihnen bekannte Strecke fahren. Die meisten Unfälle von Radfahrenden passieren jedoch innerorts und gerade auf gewohnten Strecken.
- > **„Ich passe auf“:** Radfahrende sind häufig der Meinung, dass sie nur gut genug aufpassen müssten, damit kein Unfall geschieht. Im Fall eines Unfalls werden Radfahrende jedoch häufig von anderen, wie Autos, verletzt.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Fahrradhelm“ eingesetzt wird

- 】 Gehen Sie aktiv auf die Seniorinnen und Senioren zu. Fragen Sie diese, ob sie beim Fahrradfahren einen Helm tragen. Wenn nicht, zeigen Sie ehrliches Interesse daran, warum der Helm nicht getragen wird. Versuchen Sie zusammen mit den Besucherinnen und Besuchern Lösungen zu finden.
- 】 Richten Sie Ihre Kommunikation an den Bedürfnissen und Wünschen der älteren Standbesucher aus und berücksichtigen Sie dabei Aspekte wie
 - > das Alter: je älter die Radfahrenden sind, desto größer das Risiko, bei einem Unfall schwere oder tödliche Verletzungen zu erleiden,
 - > die gesundheitliche Situation: Ein Fahrradhelm schützt zwar den Kopf bei einem Unfall, er verhindert jedoch nicht den Unfall selbst. Deshalb kann es beispielsweise bei gesundheitlichen Problemen angebracht sein, zumindest vorübergehend auf das Radfahren zu verzichten.
- 】 Es bietet sich an, unterschiedliche Helmmodelle zu präsentieren. So ist für jeden Geschmack und Kopf etwas dabei. Zudem sind sie gute Beispiele, an denen Sie eine Beratung anschaulich und konkret durchführen können. Die Helme werden zu einem Blickfang, wenn Sie sie am Informationsstand oder auf einem Helmständer präsentieren.

Der richtige Sitz

- › Nur ein korrekt sitzender Fahrradhelm kann sein volles Schutzpotential entfalten. Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren am Stand zum richtigen Sitz. Mit einer Unterziehhaut können diese die Helme, die am Informationsstand ausgestellt sind, unter Ihrer Anleitung ausprobieren.



Helmdemonstration

- › Als gute Ergänzung und Einstieg zur umfassenden Beratung eignet sich eine Helmdemonstration. Sie zeigt eindrucksvoll die Schutzwirkung eines Helms.
- › Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Fahrradhelmdemo durchzuführen:

- > **Eierhelm:** Lassen Sie ein hart gekochtes Ei aus einer Höhe von rund 1 m fallen. Erwartungsgemäß wird das Ei (beziehungsweise die Schale) kaputt gehen. Lassen Sie anschließend erneut ein hart gekochtes Ei fallen, diesmal jedoch geschützt durch einen kleinen Fahrradhelm. In der Regel wird das Ei heil bleiben oder nur geringe Schäden aufweisen.

Eine Variation besteht darin, den Eiern ein Gesicht zu malen und Namen zu geben.

- > **Melonenhelm:** Die Demonstration entspricht der mit dem Eierhelm. In diesem Fall nehmen Sie jedoch einen normalgroßen Helm und eine (Wasser-)Melone als Testobjekte.

Es bietet sich an, den Versuch auf einem sauberen Untergrund (Plastikplane) durchzuführen, sodass die Zuschauenden die zerborstene Melone essen können.

- > **Vor- und Nachteil:** Die Demonstration mit dem Eierhelm benötigt weniger Verbrauchsmaterialien als der Melonenhelm, sodass dieser Versuch häufiger durchgeführt werden kann. Beim Melonenhelm ist es erstrebenswert, pro Verkehrssicherheitstag mindestens 5 Versuche durchzuführen. Beim Eierhelm können deutlich mehr Durchläufe stattfinden.

Insbesondere beim Melonenhelm bietet es sich an, die Durchläufe mit einem Plakat anzukündigen.

- › Mit der Fahrradhelmdemonstration wird der Sicherheitsaspekt veranschaulicht. Bei vielen Seniorinnen und Senioren dürfte der Sicherheitsgewinn jedoch unstrittig sein. In der Regel sind emotionale oder soziale Hemmnisse Ursache dafür, dass kein Fahrradhelm getragen wird. Es bietet sich daher an, den Aktionsstand durch weitere Elemente zu ergänzen.

- > **Frisierköpfe:** Mit Frisierköpfen können Sie gut Fahrradhelm geeignete Frisuren präsentieren. Nebenbei stellen die Köpfe einen optischen Anzugspunkt dar.

Als Alternative für Frisierköpfe können Sie Spielzeugpuppen mit entsprechend passenden Spielzeughelmen nutzen.

- > **Helmständer:** Um unterschiedliche Helmmodelle zu präsentieren, bieten sich Ständer an, auf denen Sie die Fahrradhelme gut sichtbar drapieren können. Die Anprobe ermöglicht eine Selbstreflektion, gegebenenfalls wird zum Kauf eines neuen Modells angeregt.

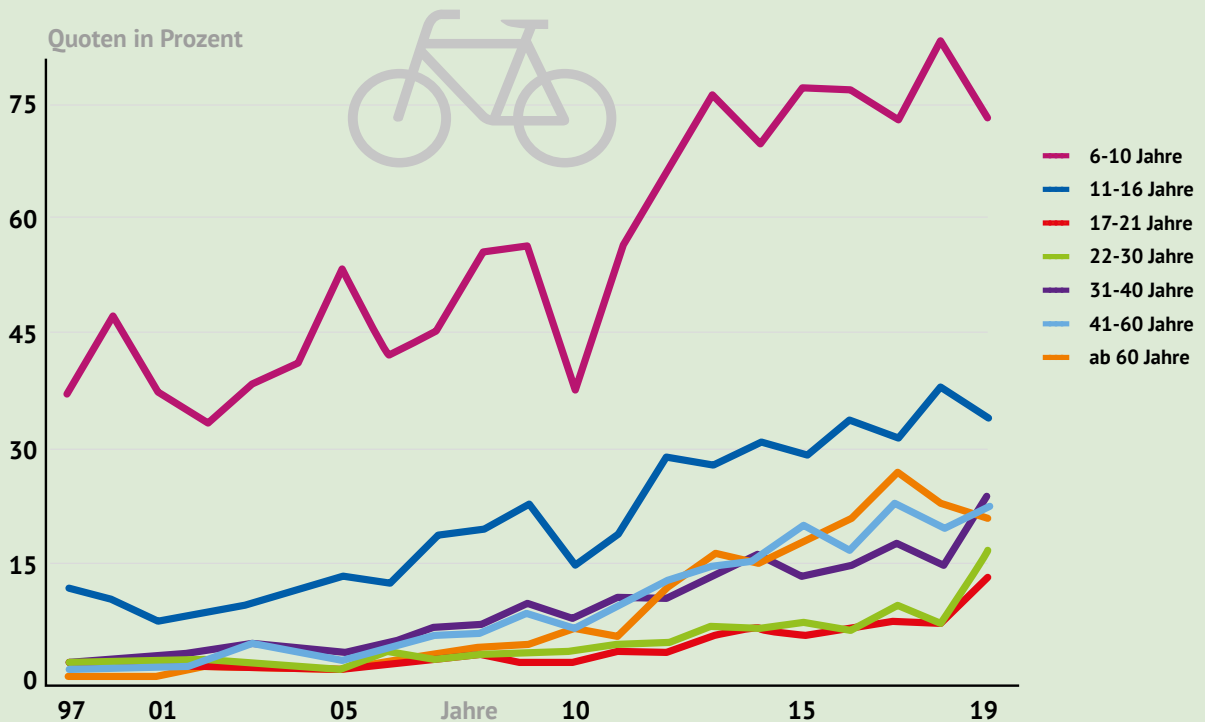
Da die Ständer kostspielig sind und nicht über die BMVI-Förderung abgerechnet werden können, bietet sich eine Kooperation mit einem örtlichen Fahrradhändler an. Das hat auch den Vorteil, dass die neuesten Helmmodelle präsentiert werden können.

Wissen

Was man zum Fahrradhelm wissen sollte

Die Helmtragequote

- Die Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt jedes Jahr die aktuellen Helmtragequoten. Die folgende Grafik zeigt die Fahrradhelmnutzung nach Altersgruppen – innerorts 2019:

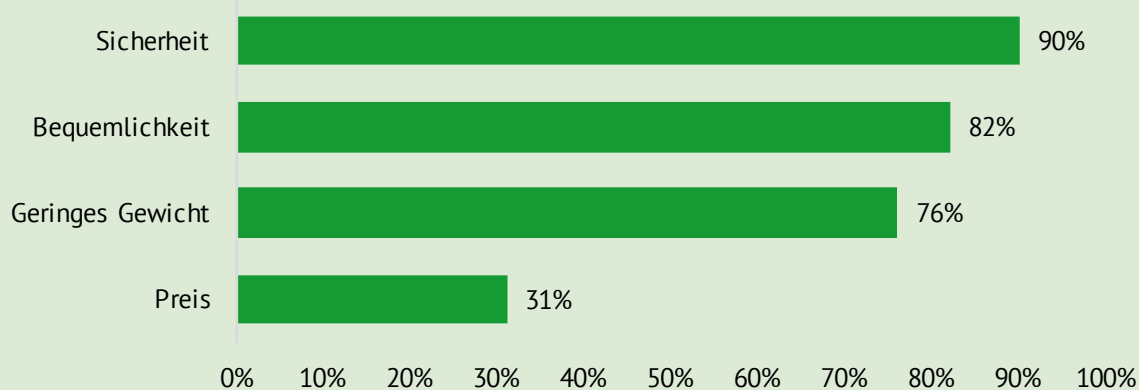


Quelle: BASt „Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2019“, Daten & Fakten kompakt 02/20

- Zwar liegt die Helmtragequote bei Radfahrenden ab 61 Jahren (innerorts) in den letzten Jahren bei über 20 Prozent (2018: 23 Prozent). Trotzdem tragen immer noch gut drei von vier Seniorinnen und Senioren keinen Schutzhelm bei Radfahren. Hier gibt es ein großes Potential. Da Ältere bei einem Unfall mit erheblichen Folgen rechnen müssen, profitieren sie besonders vom Helmtragen.

Das Frisurproblem

- › Sorge um die Frisur ist der Hauptgrund, keinen Fahrradhelm zu tragen. Dies ergab eine repräsentative Umfrage von TNS Emnid 2015 im Auftrag von ABUS. Bei Frauen ist diese Sorge etwas stärker als bei Männern. Neben den 14 – 29-Jährigen messen auch die Befragten ab 60 Jahren der Unversehrtheit ihrer Frisur einen hohen Stellenwert bei: 29 Prozent der Frauen und 11 Prozent der Männer ab 60 Jahren fürchten um ihre Frisur.
- › Auf die Frage, was ihnen beim Fahrradhelm wichtig ist, antworteten die Befragten:



- › Um die älteren Radfahrenden zum Helmtragen zu motivieren, sollte nicht nur der Sicherheitsgewinn hervorgehoben, sondern auch die bestehenden Hemmnisse entkräftet werden. Ein gut sitzender Fahrradhelm ist nicht unbequem. Auch die Frisur kann nach Ankunft wieder schnell gerichtet werden.

Unfallgeschehen

- › Fahrradunfälle mit Kopfverletzungen ereignen sich am häufigsten, wenn Radfahrer/innen alleine unterwegs sind.
- › Fahrradhelme schützen Radfahrende sehr gut gegen Kopfverletzungen. Bei Beteiligung von Kraftfahrzeugen, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten, hat die Schutzwirkung des Fahrradhelms seine physische Grenze. Dennoch: In den meisten Unfallsituationen verringert ein Fahrradhelm das Verletzungsrisiko oder die Schwere der Verletzung.
- › Als Radfahrende sind Menschen ab 65 Jahren besonders gefährdet, bei einem Unfall schwere oder tödliche Verletzungen zu erleiden. Im Jahr 2019 waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 17,8 Prozent aller mit einem Fahrrad oder Pedelec Verunglückten älter als 64 Jahre. Bei den Getöteten lag der Anteil der ab 65-Jährigen jedoch bei 58,7 Prozent.
- › Im Jahr 2019 war die falsche Straßenbenutzung mit 14,3 Prozent der Rad- und Pedelecfahrenden ab 65 Jahren das Fehlverhalten, das am häufigsten zu Verkehrsunfällen führte. Falsche Straßenbenutzung ist beispielsweise das Befahren des Radwegs in die falsche Richtung.

Helmgegner

Warum manche Menschen beratungsresistent sind

- › Wie beschrieben, gibt es Personen, die Fahrradhelme grundsätzlich für sinnvoll erachten, jedoch aus den genannten Gründen keinen tragen. Daneben gibt es eine kleine Gruppe Personen, die gegenüber dem Fahrradhelm negativ eingestellt sind. Die von diesen Personen vorgetragenen Argumente sind in der Regel nicht haltbar, manches Mal politisch motiviert oder persönlichkeitsbedingt („Der Helm schränkt meine Freiheit ein“). Vielfach wird hierbei der Fahrradhelm als Symbol missverstanden, welches der Fahrradförderung entgegensteht. Häufig macht es in diesen Fällen keinen Sinn, in eine inhaltliche Diskussion einzusteigen. Eine mögliche Antwort könnte sein: „Vielleicht haben Sie Recht, aber uns geht es hier um die Sicherheit, die durch Helme erreicht wird. Ich gebe Ihnen gern unsere Broschüre dazu mit. Vielleicht haben Sie auch Lust, sich über andere Themen an unserem Stand zu informieren.“ Vielleicht kann diejenige Person auch über ein anderes Thema, das am Stand angeboten wird, gewonnen werden.

2.3.10 Aktionselement Pedelec

Hintergrund

Was wird als Pedelec verstanden

- › Pedelecs (**P**edal **E**lectric **C**ycles) sind Fahrräder mit einem Elektromotor. Sie unterstützen die fahrende Person während des Tretens bis 25 km/h. Danach schaltet die Unterstützung automatisch ab. Einige Pedelecs helfen auch beim Anfahren.
- › Rechtlich sind Pedelecs den Fahrrädern gleichgestellt.
- › S-Pedelecs und E-Bikes sind Kraftfahrzeuge. Sie werden rechtlich anders behandelt als Pedelecs. Sie werden hier nicht thematisiert, weil sie bei den Verkaufszahlen eine geringe Rolle spielen (< 4 Prozent). Weitere Informationen zu den Fahrzeugkategorien finden Sie im Flyer (pdf) „Pedelec? Aber sicher!“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Pedelec“ erreicht werden soll

- › Die Seniorinnen und Senioren am Stand sollen sicherheitsrelevante Unterschiede zwischen Fahrrad und Pedelec kennenlernen und Konsequenzen für das Fahrverhalten ziehen. Es erfolgt keine technische Beratung.
- › Die älteren Besucherinnen und Besucher werden zu verkehrssicherem Verhalten mit dem Pedelec und zur sicheren Handhabung beraten. Mögliche Gefahren bei der Nutzung von Pedelecs, zum Beispiel durch stärkere Beschleunigung oder längere Bremswege, werden thematisiert, um Unfälle zu vermeiden.
- › Die Seniorinnen und Senioren werden über ihre zentralen Gefährdungen als Pedelecfahrende im Straßenverkehr und über mögliche altersbegleitende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit informiert.

- » Durch motorische Übungen mit Pedelecs (wie Anfahren ohne und mit Tretunterstützung, punktgenaues Bremsen) werden Besonderheiten des Pedelecfahrens erfahren. Ähnliche Übungen im verkehrsarmen Raum werden Pedelecneulingen empfohlen.
- » Beim Aktionselement Pedelec findet auch eine Beratung zum Fahrradhelm statt.
- » Weitere Empfehlungen zur sicheren Nutzung eines Pedelecs im Straßenverkehr werden gegeben (Sichtbarkeit, Wartung, seniorengerechtes Pedelec etc.).

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- » Das Aktionselement Pedelec dient der Verkehrssicherheitsberatung. Es geht nicht darum, das Pedelec als solches zu bewerben, sondern um die größtmögliche Mobilität bei maximaler Sicherheit. Das Pedelec bietet hierfür gute Voraussetzungen, die Risiken sollten jedoch explizit benannt werden.
- » Vermitteln Sie entsprechend den älteren Besucherinnen und Besuchern Informationen über zentrale Gefährdungen im Straßenverkehr bei der Nutzung eines Pedelecs und beraten Sie sie zu verkehrssicherem Verhalten.

Problemstellung	Tipps für ältere Pedelecfahrende
» mangelnde Beherrschung des Pedelecs	» Machen Sie sich mit Ihrem Pedelec vertraut. Üben Sie auf einem freien, befestigten Platz, wo wenig oder kein Verkehr ist (zum Beispiel leerer Parkplatz, Schulhof).
» falsche Straßenbenutzung, Fehler bei Vorfahrt/Vorrang	» Fahren Sie vorausschauend und halten Sie sich an die Regeln. So können Sie Unfälle vermeiden.
» unangepasste Geschwindigkeit	» Mit dem Pedelec ist man leicht schneller unterwegs, als man denkt. Achten Sie auf Ihre Geschwindigkeit und passen Sie diese an die Verkehrssituation an.
» höhere Beschleunigung und Durchschnittsgeschwindigkeit	» Achten Sie auf die anderen Verkehrsteilnehmenden. » Denken Sie daran, dass Sie einen längeren Bremsweg haben, wenn Sie schneller fahren.
» bergauf und bergab fahren	» Das Fahren am Berg ist für viele Radfahrende neu und muss geübt werden. » Bergauf: Fahren Sie mit Pedalstellung 2 Uhr los, damit die Motorunterstützung sofort greift. » Bergab: Fahren Sie mit Stotterbremse, weil sonst die Bremsen heißlaufen. Falls das Gefälle zu groß ist, steigen Sie besser ab und schieben.

Problemstellung	Tipps für ältere Pedelec-fahrende
» andere Verkehrsteilnehmende unterschätzen vielfach die starke Beschleunigung und Geschwindigkeiten von Pedelec-fahrenden	» Fahren Sie vorausschauend. Beobachten Sie die anderen Verkehrsteilnehmenden und fahren Sie rechtzeitig langsamer.
» Gefahr, von Kraftfahrenden übersehen zu werden, vor allem in Abbiegesituationen	» Denken Sie daran, dass Autofahrende beim Abbiegen oft nicht auf Radfahrende achten. » Fahren Sie entsprechend langsamer und seien Sie bremsbereit. Fahren Sie nur, wenn Sie sicher sind, dass die Autofahrenden Sie gesehen haben und anhalten.
» Gefahr von totem Winkel insbesondere bei großen Fahrzeugen und Lkw » Vgl. Aktionselement Abbiegeunfälle	» Denken Sie daran, dass Radfahrende häufig von Kraftfahrenden wegen des toten Winkels übersehen werden. » Daher besser immer hinter den Fahrzeugen warten. » Stehen Sie neben dem Fahrzeug, ggf. absteigen und auf den Bürgersteig ausweichen/schieben.
» hohes Verletzungsrisiko im Kopfbereich bei Unfällen mit dem Pedelec	» Tragen Sie einen Helm!

- 】** Gehen Sie auf mögliche altersbegleitende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit, die eine sichere Nutzung des Pedelecs beeinträchtigen können, und die wesentlichen Probleme Älterer beim Pedelec Fahren ein, wie
 - > nachlassende Kraft und Beweglichkeit, Koordination und Wahrnehmung,
 - > Schwierigkeiten beim Gleichgewicht halten,
 - > Probleme beim Auf- und Absteigen (unfallträchtiges Abspringen), Handzeichengeben, Umschauen während der Fahrt, in komplexen Situationen und bei schnellen Entscheidungen.
- 】** Ältere Pedelec-fahrende können oftmals auf Erfahrung und Routine im Straßenverkehr zurückgreifen. Ergeben sich jedoch Zweifel an der Eignung, ein Pedelec zu führen, so zeigen Sie Alternativen auf. Respektieren Sie dabei die Selbsteinschätzung und Wünsche der Betroffenen. Möglichkeiten der Kompensation sind zum Beispiel
 - > auf körperliche Befindlichkeiten zu achten und gegebenenfalls auf die Fahrt mit dem Pedelec zu verzichten,
 - > schlechtes Wetter und komplexe Verkehrssituationen meiden, verkehrsarme Zeiten wählen,
 - > an Trainings und Schulungen teilzunehmen, um die eigenen Fähigkeiten zu erhalten und zu stärken, zum Beispiel „Fit mit dem Fahrrad“, „sicher mobil“,
 - > auf ein dreirädriges Fahrrad mit Elektromotor umzusteigen und sich zunächst damit vertraut machen.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Pedelec“ eingesetzt wird

- › Gehen Sie offen auf interessierte Personen zu. Eine einfache Eröffnungsfrage erleichtert es, ins Gespräch zu kommen, zum Beispiel: „Haben Sie bereits Erfahrungen mit dem Pedelecfahren?“
- › Beraten Sie die Standbesucherinnen und Standbesucher zur verkehrssicheren Nutzung eines Pedelegs, zu möglichen Risiken und Verhaltensalternativen.
- › Die sichere Beherrschung des Pedelegs ist Voraussetzung für die sichere Nutzung. Hier haben Ältere jedoch oft ein Problem. Beraten Sie deshalb zur korrekten Handhabung, am besten mit praktischen Anleitungen. Geben Sie Tipps, welche grundlegenden Fahrkompetenzen später an einem ruhigen, verkehrsarmen Ort geübt werden sollten, vor allem
 - > Auf- und Absteigen,
 - > Anfahren und Beschleunigen,
 - > Kurven fahren,
 - > Bremsen und Anhalten.
- › Wichtig ist auch, dass das Pedelec richtig eingestellt ist (zum Beispiel Sattelhöhe) und zum Nutzer oder zur Nutzerin „passt“ (zum Beispiel richtige Rahmengröße). Ein niedriger Einstieg erleichtert das Auf- und Absteigen, ein Rückspiegel hilft, den rückwärtigen Verkehr im Auge zu behalten.

Veranschaulichung

- › Zur Veranschaulichung ist es empfehlenswert, wenn beim Verkehrssicherheitstag einige Pedelegs vor Ort bereitstehen, im Idealfall Modelle mit unterschiedlichen Motorkonzepten (vgl. Thema „Konstruktion“). Damit die Verkehrswacht keine Pedelegs erwerben muss und jeweils aktuelle Modelle zur Verfügung stehen, bietet es sich an, mit einem örtlichen Fahrradhändler zusammenzuarbeiten.

Pedelecparcours

- › Sofern es die Platzverhältnisse vor Ort zulassen, können Sie einen Pedelecparcours anbieten. Der Parcours hat eine hohe Außenwirkung und lockt Besucherinnen und Besucher an den Stand.
- › Die Teilnehmenden sollen für die sicherheitsrelevanten Unterschiede zwischen Fahrrad und verschiedenen Pedelecmodellen sensibilisiert werden und sicheres Fahrverhalten kennenlernen.
- › Der Platz zum Üben sollte mindestens 30 x 10 Meter, gegebenenfalls größer sein. Ein ebener, griffiger Untergrund ohne Gefahrenstellen (wie Bordsteinkanten, Schlaglöcher, Matsch) ist wichtig. Idealerweise sollte auf dem Platz eine Steigung / Gefälle sein. Das wird jedoch nur in Ausnahmefällen möglich sein. Das Ende des Parcours markiert ein Pylon, um den die Testpersonen herumfahren sollen (beispielhafter Parcours siehe unten). Sperren Sie den Parcours gegebenenfalls mit Flatterband ab, damit keine anderen Personen durchlaufen und stören.
 - > Materialien:
 - » 5 Pylonen
 - » verschiedene Pedelecmodelle (mit/ohne Rücktrittbremse)
 - » Fahrradhelme (Plastik-/Papierhauben)
 - » Pappkarten mit Zahlen (zum Beispiel 1, 2) oder Farben
 - » Schnur
 - » gegebenenfalls Fahrradtaschen
 - » Einverständniserklärungen, Kasten für Ausweise, Flatterband

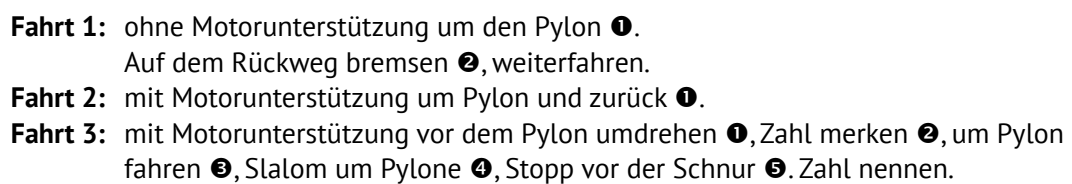
> Vorbereitung

- » Es sollten immer ein Pedelec mit und eines ohne Rücktrittbremse zur Verfügung stehen.
- » An dem Aktionselement nehmen nur Personen teil, die Radfahren können.
- » Pedelecs dürfen nur mit Fahrradhelm genutzt werden. Halten Sie dafür verschiedene Modelle und Größen bereit, aus Hygienegründen auch Plastik- oder Papierhauben zum Unterziehen.
- » Die Teilnehmenden sollten einen Ausweis hinterlegen, damit keine Pedelecs verschwinden.
- » Die Teilnehmenden sollten aus versicherungstechnischen Gründen unterschreiben, dass sie auf eigene Gefahr den Parcours durchfahren.
- » Zwei Personen sollten den Parcours betreuen.

Umsetzung	Hinweise der Standbetreuenden	Übungsziel
Pedelecs verschiedener Bauart anschauen.	Hinweisen auf die Unterschiede » Sitz des Motors » Bedienungselemente » Gangschaltung » Bremseinrichtungen » Rahmen- und Radgrößen » Modellvarianten	Nur ein für den Anwendungszweck und den Anwender / die Anwenderin geeignetes Pedelec kann sicher genutzt werden. Verkehrssicherheit beginnt beim Erwerb des Pedelecs.
Pedelec auswählen, Sattelhöhe einstellen.	Tendenziell ist eher ein kleineres Pedelec auszuwählen, da hier Höhe von Sattel und Lenker besser angepasst werden können. Die Rahmengröße richtet sich nach der Beininnenlänge. Ein kleinerer Umfang der Laufräder erleichtert das Handling.	Für die sichere Nutzung eines Pedelecs ist die korrekte Sitzposition unabdingbar. Für das Auf- und Absteigen sind die korrekte Rahmengröße und Sattelhöhe entscheidend.
Pedelec schieben.	Durch die zusätzlichen Komponenten sind Pedelecs einige Kilogramm schwerer. Dadurch ist es schwieriger, das Pedelec zum Beispiel über einen Bordstein zu heben, bergan zu schieben oder eine Kellertreppe hinunter zu tragen Viele Pedelecmodelle verfügen über eine Schiebehilfe, deren Bedienung erlernt und geübt werden sollte.	Beim Schieben bekommen die Teilnehmenden ein Gefühl für das Pedelec. Sofern vorhanden, kann gezeigt werden, wie die Schiebehilfe funktioniert. Das Schieben ist der potentiell sicherste Betriebszustand bei schwierigen Boden- oder Verkehrsverhältnissen.

Umsetzung	Hinweise der Standbetreuenden	Übungsziel
Fahrt 1: Ohne Motorunterstützung <i>Frei gewählte Geschwindigkeit</i> ... auf gerader Strecke, dann um den Pylonen und zurück, auf dem Rückweg bremsen und weiterfahren.	Anfahren: Pedal auf 2 Uhr Stellung (damit man sofort Schwung hat). Bremsen mit beiden Handbremsen am Lenkrad und, falls vorhanden, mit Rücktrittsbremse. Die Bremsen nicht zu abrupt betätigen. Sie funktionieren häufig unmittelbar, daher Vorsicht. Anhalten (ein Pedal ist in der tiefsten Stellung zum sicheren Absteigen, kein Abspringen, nicht mit beiden Beinen auf einer Seite aus dem Rad herausspringen).	Mit dieser Übung werden das Auf- und Absteigen sowie das sichere Bremsen geübt. Das sichere Auf- und Absteigen, das häufig ein Problem älterer Radfahrender ist, soll vermittelt werden. Der Betreuer / die Betreuerin des Parcours kann sich ein Bild vom Umgang der Teilnehmenden mit dem Pedelec machen.
Fahrt 2: Mit Motorunterstützung. <i>Frei gewählte Geschwindigkeit</i> ... auf gerader Strecke, dann um den Pylonen und zurück, auf dem Rückweg bremsen und weiterfahren.	Beim Anfahren mit Motorunterstützung gibt es eine Besonderheit: der Fuß, der auf das Pedal gesetzt ist, übt beim Aufsteigen ein starkes Drehmoment aus. Die Steuerlektronik kann dies als Beschleunigungswunsch interpretieren. Es besteht die Gefahr, dass das Pedelec ruckartig beschleunigt und die aufsteigende Person zu Fall kommt. Für das Aufsteigen und Anfahren kann unter bestimmten Bedingungen auch die Schiebehilfe genutzt werden.	Mit dieser Übung wird das Anfahren geübt. Pedelecneulinge müssen die Besonderheiten beim Aufsteigen und Anfahren mit Motorunterstützung kennenlernen, damit sie davon nicht überrascht und gefährdet werden.
Fahrt 3: Mit Motorunterstützung. <i>Frei gewählte Geschwindigkeit</i> ... vor dem Pylon umschauen, Zahl rufen/merken, Handzeichen geben, nach dem Pylonen Slalom um die Pylonen 2-3-4-5, Bremsen vor Schnur.	Betreuer/in hält ein Schild mit Zahl hoch. Trotz Schulterblick muss das Pedelec sicher in der Spur gehalten werden. Die Testpersonen sollten den Parcours stabil ohne ruckhaftes Lenken und die lange Kehrtwende ohne viele Lenkkorrekturen durchfahren können. Der Abstand zwischen den Pylonen beträgt 3-4 Meter. Der Slalom sollte souverän durchfahren werden können. Beim Bremsen sollen die Probanden das Pedelec sicher vor der Schnur zum Stehen bringen.	Mit dieser Übung werden das Fahren (geradeaus und Kurven) sowie Bremsen und Schulterblick geübt. Der Schulterblick ist für Abbiegevorgänge oder beim Wechsel der Fahrspur (zum Beispiel einem haltenden Fahrzeug ausweichen) besonders wichtig. Bei der Kurvenfahrt wird die Koordination von Balance, Lenkeinschlag, Schräglage und Geschwindigkeit geübt. Mit dem Slalom werden Ausweichmanöver, Gewichtsverlagerung, Einhalten der richtigen Geschwindigkeit und Schräglage geübt.

- Sofern es bei der Verkehrswacht eine Moderatorin oder einen Moderatoren für „Fit mit dem Fahrrad“ gibt, kann diese oder dieser gut das Aktionselement Pedelec betreuen. Außerdem kann die Verkehrswacht beim Verkehrssicherheitstag für „FiF“-Trainings werben.



Wissen

Was man zum Pedelec wissen und beachten sollte

Gewicht und Beladung

- › Pedelecs sind deutlich schwerer als Fahrräder. Ihr Gewicht erschwert das Handling an Treppen, beim Transport mit der Bahn und dem Auto. Erlaubte Zuladung des Pkw-Fahrradträgers beachten.

Akku

- › Eine Akkuladung hat eine Reichweite zwischen 50 und 100 km (abhängig von Fahrstil, Temperatur und Alter des Akkus). Das Laden des Akkus dauert je nach Hersteller zwischen 2 und 12 Stunden. Die Lebensdauer beträgt zwischen 500 und 1.000 Ladezyklen.

Wartung

- › Durch die zusätzliche Technik, die höheren Geschwindigkeiten und mehr Gewicht ist das Material stärkeren Belastungen ausgesetzt. Eine regelmäßige Wartung durch Fachpersonal ist daher wichtig.

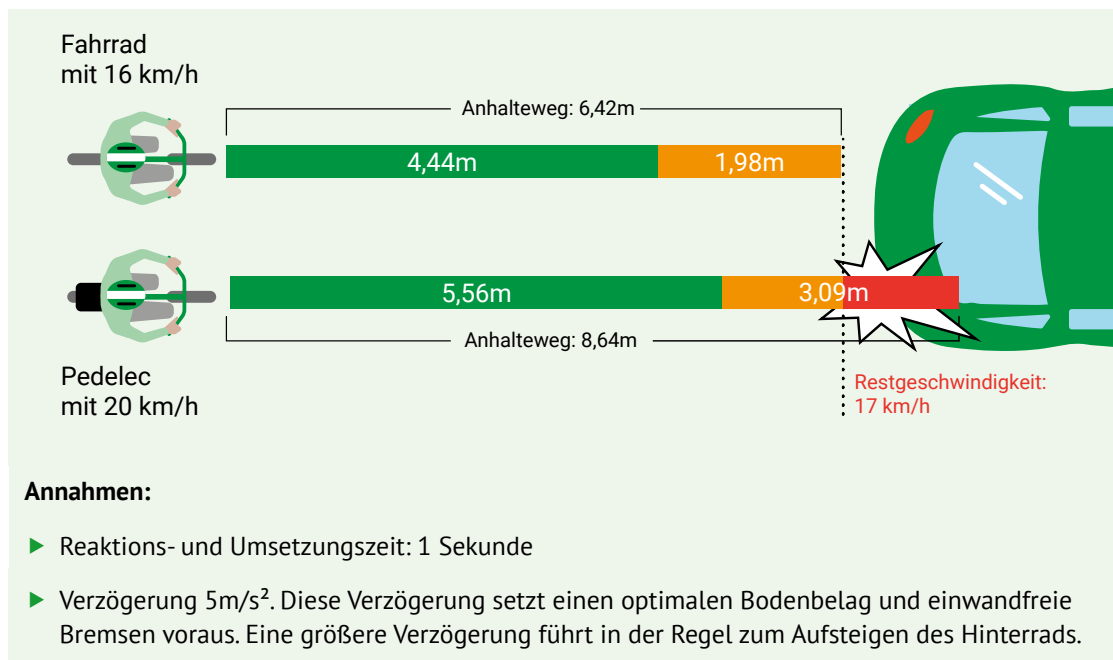
Fahrverhalten und Konstruktion

- › Beim Fahrverhalten unterscheidet sich das Pedelec nicht grundsätzlich vom Fahrrad. Dennoch bedeutet die Tretunterstützung eine Umstellung, die geübt werden muss.
- › Unterschiede beim Fahrverhalten hängen stark von der Konstruktion des Pedelecs ab. So hat ein Mittelmotor den Vorteil gegenüber Vorderrad- und Heckmotor, dass sein Gewicht gleichmäßig verteilt ist und die Straßenlage des Fahrrades nur unwesentlich beeinflusst wird. Die elektrische Unterstützung sollte nicht abrupt einsetzen oder stoppen.
- › Zusätzliche Einflussfaktoren sind das höhere Gewicht (10 – 15 kg) sowie die Antriebseinflüsse durch die Elektromotoren.
- › Pedelecs gibt es mit Ketten- oder Nabenschaltungen. Nabenschaltungen sind wartungsärmer und ermöglichen teilweise auch eine Rücktrittbremse. Kettenschaltungen haben keine Rücktrittbremse.

Geschwindigkeit

- › Laut einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer fahren Pedelecfahrende im Schnitt 17,4 km/h. Demgegenüber fahren Fahrradfahrende ohne elektrische Unterstützung 15,3 km/h.
- › Würden Fahrradfahrende und Pedelecfahrende ein Hindernis in einer Entfernung von gut 6 m sehen, kämen die Fahrradfahrende rechtzeitig zum Stehen. Die Pedelecfahrenden würden hingegen mit einer Geschwindigkeit von 17 km/h auf das Hindernis prallen. Die Verkehrswacht sollte den Seniorinnen und Senioren daher vermitteln, welche Verantwortung in der Wahl der Geschwindigkeit liegt - auch beim Fahrradfahren. Zudem sollte sie darauf hinweisen, dass sich die Reaktionszeit im Alter grundsätzlich verlängert.

- Die folgende Abbildung zeigt den Anhalteweg bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten von 16 km/h und 20 km/h:



Fahrradhelm (siehe Aktionselement Fahrradhelm)

- Das Risiko einer Kopfverletzung bei einem Unfall steigt mit zunehmendem Alter der Fahrenden sowie mit der Geschwindigkeit, die gefahren wird. Durch das Tragen eines Fahrradhelms können bis zu über 80 Prozent der Kopfverletzungen bei besonders schwer verletzten Radfahrenden vermieden werden. Entsprechend ist das Tragen eines Fahrradhelms ratsam.

Statistik und Unfallgeschehen

- Im Rahmen wissenschaftlicher Studien wurden Rad- und Pedelecfahrende beobachtet. Es konnte zwischen den Gruppen kein grundsätzlich unterschiedliches Verhalten im Straßenverkehr beobachtet werden. Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten, die mit Pedelecs gefahren wurden, sind höher (2 km/h). Als Unfallursache in den meisten Fällen wurde der Kontrollverlust über das Pedelec genannt, bei älteren Pedelecfahrenden auch eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Mit zunehmendem Alter steigt die Zahl der Alleinunfälle.
- Laut dem Statistischen Bundesamt steigt der Bestand an Pedelecs von Jahr zu Jahr. Gab es 2014 rund 1,6 Mio. Pedelecs, waren es 2017 mehr als 3 Mio. Bei häufigerer Nutzung von Pedelecs steht zu erwarten, dass auch die Unfallzahlen zunehmen werden.
- Unter den im Jahr 2019 verunglückten Pedelecfahrenden waren überproportional häufig ältere Menschen: 36,5 Prozent aller mit dem Pedelec Verunglückten waren älter als 64 Jahre, bei den Getöteten gehörten 72 Prozent dieser Altersgruppe an.
- Die höheren Verletzungs- und Sterberaten bei Pedelecfahrenden sind auf verschiedene Risikokomponenten zurückzuführen, zum Beispiel
 - Hauptsächlich ältere Personen nutzen Pedelecs. Wenn diese verunglücken, sind die Folgen gravierender als bei jüngeren Menschen.
 - Durch Pedelecs werden auch solche Personen zum Radfahren motiviert, die sonst kein Fahrrad mehr nutzen würden und über eine geringe Fahrpraxis verfügen.
 - Es werden längere Strecken zurückgelegt. Damit steigt die Risikoexposition.

- › Häufigstes Fehlverhalten der ab 65-jährigen Rad- und Pedelec-fahrenden bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2019 war die „Falsche Straßenbenutzung“. An zweiter Stelle stand „Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren“. Danach folgte bei den 65- bis 74-Jährigen die „Nicht angepasste Geschwindigkeit“, während die ab 75-Jährigen deutlich mehr Fehler bei „Vorfahrt/Vorrang“ machten.
- › Die folgende Tabelle zeigt die im Jahr 2019 bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Rad- und Pedelec-fahrenden ab 65 Jahren nach Altersgruppen. Die rechte Spalte zeigt den Anteil der Pedelec-fahrenden an den mit Fahrrad und Pedelec Verunglückten ab 65 Jahren.

2019 mit dem Fahrrad oder Pedelec Getötete	Getötete insgesamt, davon ...	... mit dem Fahrrad getötet	... mit dem Pedelec getötet	Anteil Pedelec an den Getöteten	Im Vergleich: Anteil Pedelec an allen Verunglückten mit Rad und Pedelec
ab 65 Jahren insgesamt	261	176	85	32,6 %	24,9 %
davon 65 bis < 70 Jahre	36	22	14	38,9 %	23,4 %
davon 70 bis < 75 Jahre	37	26	11	29,7 %	27,8 %
davon 75 Jahre und älter	188	128	60	31,9 %	24,6 %

Quelle: Destatis: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2019 (eigene Berechnung)

2.3.11 Aktionselement Abbiegeunfälle

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Abbiegeunfälle“ erreicht werden soll

- › Aufklärung der Seniorinnen und Senioren über die jeweiligen Risiken bei Abbiegevorgängen je nach Art der Verkehrsteilnahme. Es geht einerseits um die Beratung zum verkehrssicheren Abbiegen mit dem Auto, Motorrad, Fahrrad und Pedelec, andererseits um das sichere Verhalten beim Queren zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Pedelec.
- › Animieren der Seniorinnen und Senioren, bei Abbiegesituationen besonders aufmerksam zu sein, und Vermitteln von Tipps zum richtigen Verhalten.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Schärfen Sie das Bewusstsein der Seniorinnen und Senioren dafür, dass Abbiegesituationen unfallträchtig sind, weil sie komplex sind und Mehrfachhandlungen erfordern. Das gilt für abbiegende Autos und Zweiräder, aber auch für querende zu Fuß Gehende und Rad- und Pedelec-fahrende. Verdeutlichen Sie, dass hier ein besonderes Problem für ältere Menschen liegt, denn altersbegleitend
 - > nehmen Wahrnehmung und Koordination, Reaktion und Konzentration ab,
 - > verschlechtert sich die Fähigkeit, die Geschwindigkeit sich nähernder Fahrzeuge einzuschätzen,
 - > fällt es zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten, schnelle Entscheidungen zu treffen und Handlungen sicher auszuführen; auf kritische Situationen wird oft falsch reagiert.
- › Benennen Sie spezifische Probleme älterer Menschen, die sich für die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme ergeben können, zum Beispiel
 - > ältere zu Fuß Gehende haben eine verlangsamte Ganggeschwindigkeit und brauchen länger zum Queren einer Straße,
 - > ältere Radfahrende können wegen motorischer Einschränkungen Probleme haben, ihr Fahrrad oder Pedelec sicher zu beherrschen,
 - > ältere Auto-, Motorrad- und Radfahrende können die Aufmerksamkeit nicht gleichzeitig auf mehrere Dinge richten (geteilte Aufmerksamkeit), etwa an verkehrsreichen Kreuzungen; das heißt, die können leicht den Überblick verlieren, die Verkehrssituation falsch einschätzen und dann falsch reagieren,
 - > Ältere können wegen motorischer Einschränkungen Probleme mit dem Schulterblick haben.
 - > Manche Seniorinnen und Senioren hören Fahrzeuge, die sich nähern, nicht mehr so gut, sodass sie gegebenenfalls nicht rechtzeitig reagieren können (visuelle Absicherung).
- › Weisen Sie auf die besondere Gefährdungslage Älterer hin, die mit dem Fahrrad, dem Pedelec oder zu Fuß eine Straße queren. Diese werden häufig unverschuldet in einen Abbiegeunfall verwickelt.
- › Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren dazu, dass sie durch umsichtiges Verhalten eigene Fehler vermeiden und möglicherweise die von anderen kompensieren können. Fragen Sie nach eigenen Erfahrungen mit problematischen Abbiegesituationen und gehen Sie auf die individuelle Art der Verkehrsteilnahme ein, beispielsweise:

Tipps zur Verkehrssicherheit	Pkw	Motor-rad	Fahr-rad	Zu Fuß
sich regelkonform verhalten und die Verkehrssituation beobachten	x	x	x	x
Blickkontakt mit den beteiligten Verkehrsteilnehmenden herstellen	x	x	x	x
beim Rechtsabbiegen stets mit Schulterblick absichern, auf zu Fuß Gehende und Radfahrende (näheren sich häufig von hinten rechts) achten	x	x	x	
beim Linksabbiegen den Gegenverkehr beachten	x	x	x	

Tipps zur Verkehrssicherheit	Pkw	Motor- rad	Fahr- rad	Zu Fuß
besonders achtsam sein bei Sichthindernissen (wie Hecken, geparkte Fahrzeuge), diese können Radfahrende und zu Fuß Gehende verdecken	x	x	x	x
Vorsicht bei mehreren hintereinander abbiegenden Fahrzeugen Auto- und Motorradfahrende müssen auf zu Fuß Gehende und Radfahrende achten, auch im zweiten Fahrstreifen	x	x	x	x
Rad- und besonders Pedelec-fahrende sind oft schneller als gedacht andere Verkehrsteilnehmende können leicht deren Geschwindigkeit unterschätzen	x	x	x	x
Radfahrende haben oft eine eigene Fahrradampel; fehlt diese, gilt auch für Radfahrende die Ampel für Kraftfahrzeuge	x	x	x	
in Kreuzungsbereichen oder Einmündungen langsamer fahren und bremsbereit sein, auch bei grüner Fahrradampel			x	
besonderes Risiko bedenken, wenn man sich im Gefahrenbereich von Pkw oder Lkw aufhält		x	x	x
im Zweifelsfall absteigen und mit dem Fahrrad schiebend auf den Fußweg wechseln, wenn niemand gefährdet wird			x	
sich vergewissern, ob man von abbiegenden Kraftfahrzeugen und Motorradfahrenden gesehen wurde und diese anhalten, damit man sicher queren kann			x	x
bei Unsicherheit anderen die Vorfahrt lassen, vor allem bei Lkw		x	x	x
abbiegenden Gegenverkehr beachten; dieser muss in manchen Situationen den Kreuzungsbereich zügig räumen	x	x	x	x
sich der eigenen (langsameren) Gehgeschwindigkeit bewusst sein				x
wissen, dass ältere zu Fuß Gehende viel Zeit zum Queren benötigen	x	x	x	x
abweichende Fahrlinie vor allem von Lkw und Bussen bedenken und beim Warten Abstand von der Bordsteinkante halten		x	x	x
im Kreuzungsbereich nicht direkt vor größeren Fahrzeugen platzieren, sondern mit ausreichendem Sicherheitsabstand dahinter		x	x	x
bei Dämmerung, Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen besonders aufmerksam sein, da zu Fuß Gehende und Zweiradfahrende schlechter gesehen werden	x	x	x	x

Durchführung

Wie das Aktionselement „Abbiegeunfälle“ eingesetzt wird

Sicherheitsberatung

- Der wichtigste Bestandteil des Aktionselements „Abbiegeunfälle“ ist die Beratung von Auto- und Zweiradfahrenden dazu, wie die Risiken vor allem bei rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen vermindert werden können. Auch ältere zu Fuß Gehende können zu den Gefahren von Abbiegeunfällen beraten werden. Die zentralen Botschaften sollen klar hervorgehoben werden.

Veranschaulichung

- Die praktische Demonstration des toten Winkels ist gut geeignet, Gefahrenzonen, die sich aus dem toten Winkel ergeben, darzustellen und zu einem gewissen Bewusstsein darüber beizutragen.

Vorbereitung

- Mit Hilfe eines Fahrzeugs lässt sich der Gefahrenbereich neben dem Fahrzeug in realer Größe eindrucksvoll darstellen. Auch die Bereiche direkt vor und vorne neben dem Führerhaus sowie der tote Winkel auf der linken Seite des Lkw sollten angesprochen und dargestellt werden.
- Dies führt bei den Verkehrssicherheitstagen in der Regel zu viel Aufmerksamkeit beim Publikum. Achten Sie auf ausreichend Platz für dieses Angebot. Sie benötigen einen Lkw oder Bus, möglich ist die Durchführung auch mit einem Kleintransporter oder Pkw. Häufig stellen Feuerwehr, THW oder die örtlichen Verkehrsbetriebe ein großes Fahrzeug kostenfrei zur Verfügung. Verfügt die Verkehrswacht über einen Kleintransporter, kann sie diesen einsetzen.
- Der Gefahrenbereich des toten Winkels wird mit Absperrband, Kreidespray, Pylonen oder einer Plane markiert. Für die Markierung setzt sich eine Person in das Fahrzeug, während eine zweite Person außerhalb des Fahrzeugs den Bereich abläuft. Die Person im Fahrzeug gibt Bescheid, sobald die Person außerhalb nicht mehr zu sehen ist. Diese markiert dann die entsprechende Stelle. Später werden die Markierungen zu einem Bereich verbunden. Denken Sie beim Verkehrssicherheitstag auch an die schwer einsehbaren Bereiche vor und links neben dem Lkw und thematisieren Sie diese.

Durchführung

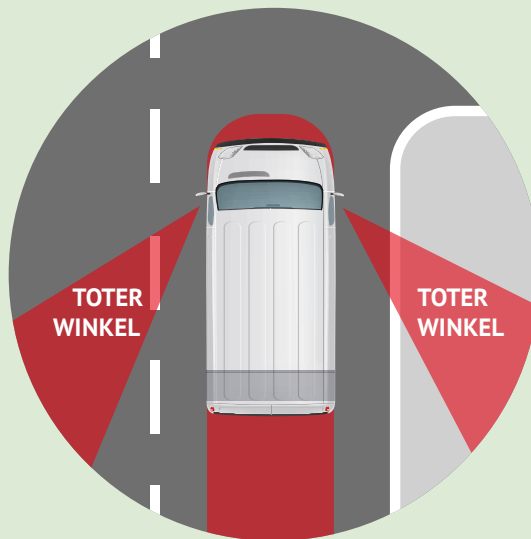
- Bitten Sie eine kleine Gruppe von Menschen, sich in den markierten Gefahrenbereich (toter Winkel) zu stellen. Nimmt anschließend eine Besucherin oder ein Besucher im Fahrzeug auf dem Fahrersitz Platz, kommt es oftmals zu einem Aha-Erlebnis: Die Personengruppe ist im toten Winkel verschwunden und für die Person auf dem Fahrersitz nicht mehr sichtbar. Auch in die schwer einsehbaren Bereiche vor und links neben dem Lkw können sich Personen postieren.
- Nutzen Sie den Perspektivwechsel, um für die jeweilige Situation von zu Fuß Gehenden, Auto- und Zweiradfahrenden zu sensibilisieren. Für Autofahrende wird deutlich, dass sie bei Abbiegevorgängen besonders aufmerksam sein müssen. Zweiradfahrende und zu Fuß Gehende sollen erkennen, dass sie im Seitenbereich eines Fahrzeugs besonders vorsichtig sein sollten.
- Der Gefahrenbereich kann auch mit einem Spielzeugauto auf einem Blatt Papier dargestellt werden. Mit Hilfe einer entsprechenden Zeichnung können typische Unfallkonstellationen beim Abbiegen aufgezeigt und durchgesprochen werden.

Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement „Abbiegeunfälle“ sonst noch wissen sollte

Der tote Winkel

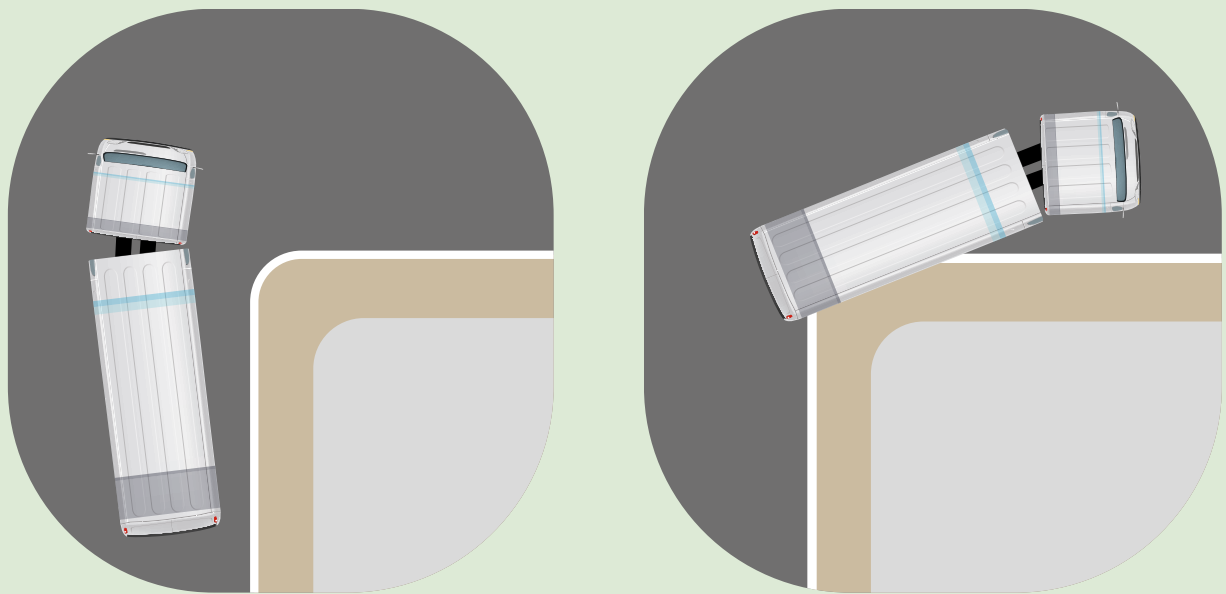
- › Als toten Winkel bezeichnet man die Bereiche um ein Fahrzeug herum, die die Fahrenden trotz technischer Hilfsmittel nicht einsehen können.
- › Bei nahezu allen Pkw-Modellen gibt es bis heute Bereiche um das Fahrzeug herum, welche die Fahrenden nicht einsehen können. Viele dieser Bereiche können durch einen Schulterblick oder durch Vorbeugen des Oberkörpers dennoch eingesehen werden. Das kann allerdings für Ältere unter Umständen schwierig sein wegen motorischer Einschränkungen.



- › Durch die seit 2009 für Lkw vorgeschriebenen sechs Spiegel gibt es bei größeren Lkw keinen toten Winkel mehr. Dennoch sind Lkw nach wie vor für die meisten schweren Abbiegeunfälle verantwortlich. So können beispielsweise die Fahrenden die sechs Spiegel nicht gleichzeitig im Blick haben.
- › Ein weiteres Problem besteht, wenn der Lkw für den Abbiegevorgang bereits mit der Kurvenfahrt begonnen hat. Dann steht das Fahrzeug nicht mehr parallel zur Fahrbahn beziehungsweise zum Rad- und Fußweg. Bei einem Winkel von etwa 45 Grad befinden sich Radfahrende, die sich von hinten nähern, gerade außerhalb des vom Weitwinkelspiegel erfassten Bereichs. Aus dem Lastkraftwagen heraus sind sie damit nicht zu sehen. Erst kurz vor dem Aufprall werden Radfahrende wieder in den zwei Spiegeln sichtbar, die den Bereich vor und neben dem Fahrzeug abdecken.

Abbiegevorgang von (schweren) Lkw

- › Abbiegeunfälle mit schweren Lkw sind selten, führen jedoch überproportional häufig zu schweren oder tödlichen Verletzungen.
- › Ein besonderes Problem von rechtsabbiegenden Lkw stellt die im Vergleich zum Pkw abweichende Fahrlinie von Lkw, insbesondere Sattelschleppern, dar. So ist ein Ausholen der Fahrzeuge nach links erforderlich, um nach rechts in eine schmale Ausfahrt oder Straße abzubiegen. Zu Fuß Gehende oder Radfahrende erkennen den Abbiegevorgang oft erst dann, wenn sich die Seitenwand des Aufliegers bereits auf sie zubewegt (Quelle: TU Berlin, FE 82.512/2010).



Unfallgeschehen

- › Über zwei Drittel aller Abbiegeunfälle passieren beim Rechtsabbiegen.
- › Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden sind relativ selten. Die Unfallschwere ist jedoch außergewöhnlich hoch.
- › Abbiegeunfälle machen etwa 20 Prozent der Fahrradunfälle mit Personenschaden aus, wobei vor allem Ältere betroffen sind.
- › Abbiegesituationen sind sehr komplex. Bei begrenzter Entscheidungszeit und unter Stress steigt die Gefahr, dass die älteren Autofahrenden die Verkehrslage falsch einschätzen.
- › Im Jahr 2019 waren 48.976 Autofahrende ab 65 Jahren an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. 38.669 von ihnen wurde dabei ein Fehlverhalten zur Last gelegt. Ihre häufigsten Fehlverhalten betrafen „Vorfahrt/Vorrang“ (21,9 Prozent) und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (21,2 Prozent). (Quelle: Destatis)
- › 1.815 Fehlverhalten insgesamt wurden den zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren als Ursache von Unfällen mit Personenschaden 2019 angelastet. Das häufigste Fehlverhalten war „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ (78,5 Prozent). Dabei war es in fast zwei Drittel der Fälle (63,3 Prozent) das „Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“. (Quelle: Destatis)

2.3.12 Aktionselement Mobilitätshilfen - Rollator

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Rollator“ erreicht werden soll

- › Seniorinnen und Senioren (Rollatornutzende) zu verkehrssichererem Verhalten mit dem Rollator und zur sicheren Handhabung von Rollatoren im Straßenverkehr zu beraten.
- › Sie über ihre zentralen Gefährdungen als zu Fuß Gehende im Straßenverkehr und über mögliche altersbegleitende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu informieren.
- › Durch praktische Anleitungen und Übungen (wie Bremsen, Bordsteinkante überwinden) kann der richtige Umgang mit dem Rollator vermittelt werden, damit die Handhabung sicherer wird.
- › Weitere Empfehlungen zur Sicherheit im Straßenverkehr mit dem Rollator (Sichtbarkeit, Wartung etc.).

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Vermitteln Sie Informationen über mögliche Gefährdungen älterer zu Fuß Gehender mit und auch ohne Rollator im Straßenverkehr. Zu Fuß Gehende sind innerorts besonders gefährdet. Dabei ist das Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, die häufigste selbstverschuldete Unfallursache.
- › Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren entsprechend zu verkehrssichererem Verhalten als zu Fuß Gehende mit oder ohne Rollator, um gefährliche Situationen zu vermeiden, beispielsweise
 - > stets aufmerksam und vorausschauend im Straßenverkehr unterwegs zu sein,
 - > an Kreuzungen und Einmündungen auf abbiegende Fahrzeuge zu achten,
 - > Fahrbahn nur an gut zu überschauenden Stellen zu queren, vor allem Ampeln, Zebrastreifen und andere Querungshilfen nutzen,
 - » Zeit lassen, bis die Lücke groß genug ist, und Straße auf dem kürzesten Weg queren,
 - » Verkehr beobachten, beide Fahrtrichtungen im Auge behalten,
 - » bei Ampeln auf abbiegenden Verkehr achten, bei Umspringen weitergehen (Blickkontakt),
 - » an Zebrastreifen Blickkontakt aufnehmen,
 - > festes Schuhwerk zu tragen,
 - > bei Unsicherheit um Hilfe zu bitten.
- › Richten Sie die Beratung an den Bedürfnissen und Wünschen der Besucherinnen und Besucher aus, zum Beispiel konkrete Probleme mit dem eigenen Rollator oder Berücksichtigung der gesundheitlichen Situation.
- › Gehen Sie auf mögliche altersbegleitende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit ein, wie
 - > ältere zu Fuß Gehende überqueren die Straßen signifikant langsamer als jüngere,
 - > Beweglichkeit, Muskelkraft und Koordination nehmen ab, Gangunsicherheiten nehmen zu,
 - > Seh- und Hörvermögen lassen nach,
 - > die Reaktionsfähigkeit verlangsamt sich, das heißt für Entscheidungen im Verkehr wird mehr Zeit benötigt, vor allem in komplexen Situationen.

Beratung und Anleitung

- › Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren (Rollatornutzende) zu verkehrssichererem Verhalten mit dem Rollator und zur sicheren Handhabung von Rollatoren im Straßenverkehr. Geben Sie Tipps zur Verkehrssicherheit. Themen sind u. a.:

Was	Wie wird es gemacht	Tipps zur Verkehrssicherheit
Griffhöhe einstellen	» zur richtigen Höheneinstellung aufrecht und mit locker hängenden Armen zwischen den hinteren Rädern stehen » Rollator ist korrekt eingestellt, wenn sich die Handgelenke auf gleicher Höhe mit den Handgriffen befinden und die Griffe mit leicht angewinkelten Armen umfasst werden können » der Fachhandel hilft, wenn aus therapeutischen Gründen eine andere Einstellung nötig ist	» richtig eingestellt kann der Rollator als sichere Gehhilfe genutzt werden und hilft, das Gleichgewicht zu halten » Fehlhaltungen oder Verspannungen im Schulter-Nackengebiet, die die Beweglichkeit weiter einschränken würden, können vermieden werden
Aufstehen	» beim Aufstehen von einem Stuhl oder im Bus u. ä. nie am Rollator festhalten, um sich hochzuziehen	» es besteht Sturzgefahr, denn der Rollator kann leicht durch die einseitige Belastung umkippen
Sitzen auf dem Rollator	» sicher und bequem sitzt man, wenn die Sitzfläche ausreichend hoch ist und die Füße auf dem Boden stehen » ein Rückengurt kann verhindern, dass man nach hinten kippt; der Gurt muss auf die Körpergröße des Nutzers eingestellt sein » nur bei eingerasteter Feststellbremse auf dem Rollator sitzen	» mit den Füßen auf dem Boden hält man das Gleichgewicht » ohne Rückengurt besteht Gefahr, dass man sich zu weit nach hinten lehnt, das Gleichgewicht verliert und umkippt » Feststellbremse verhindert, dass der Rollator unkontrolliert nach hinten wegrollt und man stürzt
Sichtbarkeit	» dafür werben, sich mit heller und vor allem reflektierender Kleidung bzw. reflektierenden Streifen an der Kleidung, an Taschen und Rollator sichtbar zu machen » zeigen, wie und wo Leuchtmittel, Reflektoren und Reflexmaterial am Rollator angebracht werden können – vorn, hinten und an den Seiten, damit man von allen Seiten gesehen wird	» im Jahr 2016 wurden rund 40 % der im Straßenverkehr getöteten zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren in der Dunkelheit oder Dämmerung getötet » gute Sichtbarkeit mit entsprechender Kleidung und Reflexmaterial ist ein Sicherheitsgewinn » Rundumausstattung des Rollators erhöht die Sichtbarkeit beim Überqueren einer Straße
Tipps für Bus und Bahn	» mindestens 1 m Sicherheitsabstand vom Bordstein oder der Bahnsteigkante halten, wenn Bus oder Bahn einfahren » beim Bus die mittlere Tür nutzen » drinnen den Rollator in den dafür vorgesehenen Bereich abstellen, mit der Feststellbremse sichern und einen Sitzplatz suchen » Haltewunsch rechtzeitig anzeigen und sitzenbleiben, bis das Fahrzeug hält » umsichtig aussteigen und bei Bedarf andere Fahrgäste um Unterstützung bitten » Straßen und Straßenbahngleise an sicheren Übergängen und stets mit Vorsicht überqueren	» Sicherheitsabstand, um nicht von Bus oder Bahn erfasst zu werden » im Bus den Rollator gegen Wegrollen sichern, damit niemand verletzt wird » nicht auf dem Rollator sitzen, denn er kann in Kurven oder beim Bremsen umkippen » beim Aussteigen auf den Verkehr achten, damit es nicht zu einem Zusammenstoß kommt » sichere Querungsstellen vermindern das Unfallrisiko

» Geben Sie auch Tipps zu weiteren Themen, wie

- > Handhabung des Rollators üben, damit man ihn sicher beherrscht; zunächst im Schonraum üben, dann in der Verkehrswirklichkeit,
- > bevor man das Haus verlässt, prüfen, ob die Bremsen gut funktionieren und gegebenenfalls auch, ob die Beleuchtung und die Bereifung in Ordnung sind,
- > Rollator regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, vom Fachhandel warten und Beschädigungen reparieren lassen,
- > zusätzliche Ausstattungselemente für Rollatoren für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, zum Beispiel Leuchten, Reflexmaterial, Klingel und Winterbereifung,
- > prüfen, welches weitere Zubehör interessant sein könnte, etwa eine Ankipphilfe, ein einstellbarer Rückengurt, ein Stockhalter, ein Schloss,
- > Korb oder Netztasche dürfen oft mit bis zu fünf Kilogramm beladen werden; Rollator jedoch nicht als Transportmittel von schweren Einkäufen oder anderen Gegenständen nutzen, denn es kann schnell zu Ungleichgewichten kommen und der Rollator lässt sich nicht mehr richtig manövrieren,
- > gegen Diebstahl Handtasche am Körper tragen, am besten den Riemen quer über die Schulter, oder eine verschließbare Abdeckung für den Korb oder das Netz anschaffen.

Praktische Übungen

- » Leiten Sie die Seniorinnen und Senioren (Rollatornutzende) an, sodass sie die Handhabung ihres Rollators direkt üben können. Geben Sie Tipps zur Verkehrssicherheit. Übungen können unter anderem sein:

Was	Wie wird es gemacht	Tipps zur Verkehrssicherheit
Richtig Gehen mit dem Rollator	» richtig mit dem Rollator geht man, wenn die Füße auf gleicher Höhe wie die hinteren Räder sind, der Rollator nah am Körper geführt wird und man aufrecht geht	» Rollator lässt sich besser steuern, Stürze können vermieden werden » schiebt man seinen Rollator vor sich her, kann dieser vorwärts wegrollen; man verliert die Kontrolle über das Gerät und kann stürzen » Fehlhaltungen oder Verspannungen im Schulter-Nackebereich, die die Beweglichkeit weiter einschränken würden, werden vermieden
Bremsen und sichern	» vor Nutzung die Bremsen des Rollators auf einwandfreie Funktion prüfen » zum Bremsen während des Gehens beide Bremshebel wohldosiert nach oben ziehen » beim Hinsetzen auf den Rollator oder Abstellen des Rollators die Feststellbremse betätigen, das heißt die Bremshebel so weit nach unten drücken, bis sie einrasten	» funktionsfähige Bremse dient zum Lenken, Geschwindigkeit drosseln, etwa an abschüssigen Straßen, und Anhalten, etwa an einer Ampel » Feststellbremse verhindert, dass der Rollator wegrollt und man ggf. stürzt

Was	Wie wird es gemacht	Tipps zur Verkehrssicherheit
Manövrieren	» Bremsen zum Lenken einsetzen: wenn man beispielsweise nach links gehen möchte, zieht man beim Gehen die linke Bremse richtig dosiert nach oben → Rollator steuert nach links » Bremse lösen, um wieder geradeaus zu gehen » abgesenkte Bordsteinkanten, Straßenbahnschienen und ähnliches schräg anfahren	» richtiges Manövrieren hilft, sich sicher im Verkehr zu bewegen und Behinderungen auf den Gehwegen oder parkenden Autos auszuweichen » wenn es unvermeidlich ist, beim Ausweichen eines Hindernisses auf die Fahrbahn zu gehen, unbedingt den Verkehr beachten und die Fahrbahn erst betreten, wenn es sicher möglich ist » mit der richtigen Technik können Hindernisse, wie abgesenkte Bordsteine, und Bodenunebenheiten, wie Kopfsteinpflaster, Schotterweg oder Gehwegschäden, sicher gemeistert werden
Bordsteine	<u>Vom Gehweg auf die Fahrbahn</u> » an die Bordsteinkante heranrollen und bremsen » wenn ein sicheres Überqueren der Fahrbahn möglich ist, Bremsen lösen und zunächst die Vorderräder auf die Fahrbahn schieben » umsichtig den Rollator weiterschieben und mit den Hinterrädern zusammen auf die Fahrbahn kommen » damit die Vorderräder nicht in der Regenrinne hängen bleiben, schräg anfahren <u>Von der Fahrbahn auf den Gehweg</u> » zum Überwinden eines Bordsteins mit dem Rollator ganz nah an ihn heranrollen » beide Bremsen ziehen, mit dem Fuß auf die Ankipphilfe treten und den Rollator so kippen, dass sich die Vorderräder heben » Bremsen lösen, die Hinterräder bis an den Bordstein rollen und die Vorderräder auf den Gehweg absetzen » mit angehobenen Hinterrädern den Rollator weiterrollen, bis die Hinterräder oben sind » (Feststell-)Bremse betätigen und selbst auf den Gehweg steigen	» muss man eine Straße ohne abgesenkten Bordstein überqueren, am besten die Fahrbahn an einer gut zu überschauen Stelle queren » bevor der Rollator auf die Straße geschoben wird und beim Überqueren der Straße unbedingt auf den Verkehr achten, um Unfälle zu vermeiden » Tipp: Wenn der Rollator keine Ankipphilfe hat, stellt man einen Fuß quer hinter das Hinterrad, tritt mit dem anderen einen Schritt zurück und kippt dann den Rollator mit gezogenen Bremsen.
Verstellte Gehwege	» ergänzend zum Manövrieren und Überwinden von Bordsteinen kann auf die besondere Herausforderung eingegangen werden, wenn der Gehweg verstellt ist und die Rollatornutzenden auf die Straße ausweichen müssen	» Ausweichen auf die Straße stellt wegen der Mehrfachanforderung eine besondere Herausforderung dar » Verkehr beobachten, um eine ausreichend große Lücke abzuwarten » Bordstein muss überwunden werden » Fahrbahn mit Vorsicht zu betreten » wenn nötig, um Hilfe bitten » ggf. auf den Gehweg der anderen Seite wechseln

- 】 Betonen Sie vorhandene Stärken und Ressourcen und geben Sie konkrete Verhaltenshinweise, die zur Kompensation dienen können, wie
 - > Wege planen, ausreichend Zeit einplanen und versuchen, barrierefreie und verkehrsarme Wege zu nutzen,
 - > wenn möglich, Stoßzeiten, in denen viele Menschen unterwegs sind, meiden,
 - > bei schlechtem Wetter Erledigungen später oder an einem anderen Tag machen; möglicherweise trifft man dann auch Bekannte, die man sonst nicht sieht,
 - > an Schulungen teilnehmen, um Fähigkeiten zu schulen und zu erhalten; vor Ort gibt es viele Möglichkeiten, zum Beispiel „sicher mobil“, Rollatortrainings oder Angebote zur Sturzprophylaxe.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Rollator“ eingesetzt wird

- 】 Gehen Sie offen auf interessierte Personen zu. Die Beratung und Anleitung zur sicheren Nutzung eines Rollators im Straßenverkehr steht im Mittelpunkt. Wer seinen Rollator sicher beherrscht, kann seine Aufmerksamkeit auf den Straßenverkehr richten und muss sich nicht mehr auf die Handhabung konzentrieren.
- 】 Zeigen Sie deshalb zunächst die sichere Handhabung eines Rollators. Beraten Sie dann zur sicheren Verkehrsteilnahme und geben Sie Verhaltenstipps für zu Fuß Gehende mit und ohne Rollator.
- 】 Fragen Sie die Seniorinnen und Senioren nach den spezifischen Bedingungen in ihrem Umfeld, damit Sie sie bedarfsgerecht beraten können.
- 】 Eine Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern, wie Sanitätsfachgeschäften, bietet sich an. Diese stellen gegebenenfalls auch Rollatoren kostenlos zur Verfügung.

Praktische Übungen

- 】 An erster Stelle steht die Sicherheit. Elemente, die mit dem Rollator betreten werden, zum Beispiel Rampen, müssen stabil, belastbar und standfest sein (Beispiele für Elemente siehe Anhang).
- 】 Je nach Veranstaltungsort und Platz, der zur Verfügung steht, können die Gegebenheiten vor Ort genutzt oder einzelne Elemente aufgebaut werden. Damit können Interessierte die richtige und sichere Handhabung eines Rollators nach Anleitung üben.
- 】 Um die Elemente mobil einsetzen zu können, sollten sie sich leicht transportieren und aufbauen lassen.

Sicherheitscheck, Wartung und Pflege

- 】 Eine regelmäßige Wartung des Rollators erhöht die Verkehrssicherheit. Häufige Mängel sind defekte Bremsen, lose Bauteile und abgenutzte Reifen. Eine Kontrolle der Schraubverbindungen sowie regelmäßige Reinigung und Pflege sind ebenfalls sinnvoll.
- 】 Es ist sinnvoll, zu einem verkehrssicheren Rollator und zur regelmäßigen Wartung zu beraten. Allerdings sollen Rollatoren bei den Verkehrssicherheitstagen nicht repariert werden. Eine Reparatur gehört nicht zur Aufklärungsarbeit und kann zudem dazu führen, dass die Garantie des Fachhandels, bei dem der Rollator bezogen wurde, verfällt.

Anschaffung eines Rollators

- 】 Wichtig: Machen Sie beim Verkehrssicherheitstag keine Kaufberatung! Allerdings können Sie Tipps geben im Hinblick auf eine sichere Nutzung, etwa dass die künftigen Nutzerinnen und Nutzer bei der Wahl des Rollators eingebunden werden, damit dieser die richtige Größe hat und die Bremsgriffe gut gegriffen werden können.

- › Wichtige Aspekte bei der Auswahl sind zudem Stabilität, Gewicht, richtige Bereifung, eine einfache Handhabung beim Zusammenfalten und Verstauen, aber auch sinnvolles Zubehör.
- › Gesetzliche Krankenkassen übernehmen die Kosten für einen Standardrollator, der samt Einweisung und Service für drei bis fünf Jahre vom Sanitätsfachhandel zur Verfügung gestellt wird. Bei besonderen Wünschen oder Anforderungen sind Zuzahlungen möglich.

Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement „Rollator“ sonst noch wissen sollte

Statistik und Unfallgeschehen

- › Im Jahr 2019 waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 22,7 Prozent aller im Straßenverkehr verunglückten zu Fuß Gehenden älter als 64 Jahre. Bei den Getöteten zu Fuß Gehenden gehörte mit 56,4 Prozent gut die Hälfte dieser Altersgruppe an.
- › Der Anteil der älteren Menschen, die im Straßenverkehr als zu Fuß Gehende getötet wurden, ist überdurchschnittlich hoch. Das wird darauf zurückgeführt, dass Seniorinnen und Senioren häufiger zu Fuß gehen und damit eher gefährdet sind als Autofahrende.
- › Die über 75-Jährigen sind besonders gefährdet. Die Folgen von Verkehrsunfällen sind mit zunehmendem Alter gravierender, weil die körperliche Widerstandskraft immer mehr nachlässt.
- › Ältere zu Fuß Gehende verunglücken vor allem innerhalb von Ortschaften. Von den 235 im Jahr 2019 getöteten zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren wurden 208 Personen innerhalb von Ortschaften getötet (88,5 Prozent).
- › Die folgende Tabelle zeigt die im Jahr 2019 bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückten zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren nach Altersgruppen und Ortslage.

2019 bei Verkehrsunfällen getötete zu Fuß Gehende	ab 65 Jahren insgesamt	davon 65 bis < 70 Jahre	davon 70 bis < 75 Jahre	davon 75 Jahre und älter
Getötete insgesamt	235	33	25	177
davon innerorts	208	30	22	156
davon außerorts	27	3	3	21

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7, 2019

- › Im Jahr 2019 war das häufigste Fehlverhalten der zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren bei Unfällen mit Personenschaden mit 78,5 Prozent „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“. Dabei war es in fast zwei Drittel der Fälle (63,3 Prozent) das „Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“. (Quelle: Destatis)

Rollator: Beispiele für einfache Parcourselemente

- › Wie Sie mit einfachen Mitteln Parcourselemente aufbauen und damit üben können

Manövrieren mit Pylonen



Unebenheiten meistern



Hindernisse überwinden



Rollator drehen zum Hinsetzen



Kleiner Parcours



Wenden auf kleinem Raum



Fotos: DVW

2.3.13 Aktionselement Sichtbarkeit

Zielsetzung

Was mit dem Aktionselement „Sichtbarkeit“ erreicht werden soll

- › Die Seniorinnen und Senioren am Stand werden dazu beraten, wie wichtig die Sichtbarkeit für die eigene Sicherheit als zu Fuß Gehende und Radfahrende, aber auch als Auto- und Motorradfahrende ist.
- › Die Seniorinnen und Senioren werden dafür sensibilisiert, sich mit reflektierenden Materialien und reflektierender Kleidung auszustatten, um von anderen Verkehrsteilnehmern besser und früher gesehen zu werden und dadurch das Unfallrisiko oder die Verletzungsschwere zu reduzieren.
- › Die älteren zu Fuß Gehenden werden über die Möglichkeiten beraten, sich beim zu Fuß Gehen mit und ohne Rollator sichtbar zu machen.
- › Die älteren Rad- und Pedelec-fahrenden werden dazu beraten, wie sie sich beim Radfahren sichtbar machen. Zudem erhalten sie Informationen über die Anforderungen an eine einwandfrei funktionierende Fahrradbeleuchtung nach StVZO.
- › Die älteren Auto- und Motorradfahrenden werden dahingehend beraten, regelmäßig die Beleuchtung ihres Fahrzeugs zu überprüfen, um gut gesehen zu werden und selbst gut zu sehen.
- › Die älteren Motorradfahrenden werden sensibilisiert, sich mit retroreflektierenden Materialien oder einer Warnweste besser sichtbar zu machen.

= Bessere Sichtbarkeit bedeutet einen großen Sicherheitsgewinn.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Machen Sie die Seniorinnen und Senioren darauf aufmerksam, dass das Tragen von retroreflektierendem und fluoreszierendem Material für deutlich mehr Sichtbarkeit und damit Sicherheit sorgt. Rüsten sich zu Fuß Gehende, Rad- und Motorradfahrende mit solchen Materialien oder Kleidung aus, erhöht sich ihre Sichtbarkeit auf bis zu 134 m (Quelle: Runter vom Gas). So kann aus einer gefährlichen schnell eine harmlose Situation werden.
- › Erklären Sie den Besucherinnen und Besuchern, dass sie als zu Fuß Gehende, auf dem Fahrrad oder dem Motorrad durch mangelnde Sichtbarkeit nicht nur bei Dunkelheit von Kraftfahrenden übersehen werden können. Auch schlechtes Wetter, wie Nebel, Regen, Schneefall, eine Blendung auf nasser Straße oder die tiefstehende Sonne können zu gefährlichen Situationen führen.
- › Vielfach mag es eine Geschmacksfrage sein, die ältere Menschen davon abhält, sich mit retroreflektierenden Materialien auszustatten und im Winter helle Kleidung zu tragen. Machen Sie die Seniorinnen und Senioren darauf aufmerksam, dass mittlerweile in vielen Kleidungsstücken reflektierende Materialien modisch ansprechend eingearbeitet sind. Wenn möglich, sollte beim Kauf darauf geachtet werden, dass das reflektierende Material der Norm DIN EN 1150 entspricht.

Für zu Fuß Gehende

- › Vermitteln Sie Informationen über mögliche Gefährdungen: Etwa 40 Prozent der im Jahr 2016 im Straßenverkehr getöteten zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren wurde in der Dunkelheit oder Dämmerung getötet. Gute Sichtbarkeit mit entsprechender Kleidung und Reflexmaterial ist daher ein Sicherheitsgewinn.
- › Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren, dass helle Bekleidung besser ist für die Sichtbarkeit im Dunkeln als dunkle Kleidung; sie ist aber bei weitem nicht so wirksam wie retroreflektierende Materialien. Darum am besten einfach eine Warnweste oder ähnliches überziehen.
- › Werben Sie dafür, dass die älteren zu Fuß Gehenden sich mit entsprechender Kleidung und retroreflektierendem Material sichtbar machen und auch Taschen und Gehhilfen, wie den Rollator, damit ausstatten. Eine Rundumausstattung erhöht die Sichtbarkeit beispielsweise beim Überqueren einer Straße. (Zur Ausstattung eines Rollators mit Leuchtmitteln, Reflektoren und Reflexmaterial vgl. Aktionselement Rollator).
- › Geben Sie den Seniorinnen und Senioren Tipps zum sicheren Überqueren der Fahrbahn als zu Fuß Gehende, zum Beispiel
 - > Fahrbahn nur an übersichtlichen, gut beleuchteten Stellen überqueren, sodass Kraftfahrende zu Fuß Gehende gut sehen können,
 - > vor allem Ampeln, Zebrastreifen und andere Querungshilfen nutzen; fehlen diese, bei Dunkelheit oder in der Dämmerung möglichst im Licht einer Straßenlaterne über die Straße gehen,
 - > Verkehr beobachten, bevor man die Straße überquert; sich Zeit lassen und eine ausreichend große Lücke abwarten,
 - > möglichst Sichtkontakt mit den Fahrenden aufnehmen.

Für Rad- und Pedelec-fahrende

- › Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren, dass Radfahrende bei Nacht von Autofahrenden schlecht gesehen werden, wenn die Beleuchtung nicht funktioniert und sie dunkle Kleidung tragen. Die eigene Sichtbarkeit ist ein entscheidender Sicherheitseffekt!
- › Sensibilisieren Sie die Besucherinnen und Besucher dafür, dass eine einwandfrei funktionierende Fahrradbeleuchtung nach StVZO für mehr Sicherheit sorgt, und dass eine regelmäßige Überprüfung der Beleuchtung sinnvoll ist. Beraten Sie auch dazu, welche Regelungen nach StVZO für die Fahrradbeleuchtung gelten (s. u.).
- › Beraten Sie die älteren Radfahrenden, dass Autoscheinwerfer auf die Fahrbahn ausgerichtet sind, weshalb Autofahrende als erstes den Unterkörper der Radfahrenden wahrnehmen. Deshalb sollten Radfahrende auch an Beinen oder Füßen reflektierende Materialien anbringen.
- › Helle Bekleidung ist für die Sichtbarkeit bei Dunkelheit besser als dunkle Kleidung, sie ist aber bei weitem nicht so wirksam wie retroreflektierende Materialien. Diese werden idealerweise rund um den Körper getragen. Beim Radfahren zum Beispiel einfach eine Warnweste überziehen und auch an Taschen und Rucksäcken retroreflektierendes Material anbringen.

Für Auto- und Motorradfahrende

- › Der Licht-Test 2019 ergab, dass jeder fünfte Pkw mit mangelhaftem Autolicht fährt (20,3 Prozent Hauptscheinwerfer defekt), knapp jeder zehnte blendet andere Verkehrsteilnehmender (8,5 Prozent zu hoch eingestellt).
- › Schaffen Sie bei den älteren Kraftfahrenden ein Bewusstsein, dass sie mit einer funktionierenden Beleuchtung selbst besser sehen. Auch vermeiden sie, dass andere geblendet werden und dadurch gegebenenfalls eine gefährliche Situation entsteht.

- › Vermitteln Sie den älteren Auto- und Motorradfahrenden, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende, die sich nicht gut sichtbar machen, schlecht zu sehen sind. Daher ist insbesondere bei Dunkelheit und schlechtem Wetter ein vorausschauendes Fahren hochbedeutsam.
- › Beraten Sie die älteren Motorradfahrenden, dass sie ihre Sicherheit erhöhen können, wenn sie sich durch entsprechende Kleidung und insbesondere mit retroreflektierenden Materialien sichtbar machen. So könnte die Vielzahl von (Abbiege-)Unfällen, bei denen Motorradfahrende von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen oder zu spät gesehen werden, reduziert werden.

Durchführung

Wie das Aktionselement „Sichtbarkeit“ eingesetzt wird

› Beispiel: Informationsstand

Am Informationsstand bietet eine Ausstellung von reflektierenden Materialien und Kleidung, wie Warnwesten (nach DIN EN 471 mit reflektierenden Streifen rundherum), Reflexbänder oder Reflexstreifen sowie Applikationen zum Aufbügeln, einen guten Einstieg in ein Gespräch mit den Seniorinnen und Senioren zur Sichtbarkeit.

„Herzlich Willkommen an unserem Stand! Jetzt fängt bald die dunkle und kalte Jahreszeit an und man ist wieder häufiger in der Dämmerung oder Dunkelheit unterwegs. Ich kann Ihnen gern zeigen, mit welchen einfachen Mitteln Sie sich für andere sichtbar machen.“

„Bei dem schönen Frühlingswetter (Sommerwetter) macht das Radfahren (Motorradfahren) wieder richtig Spaß. Aber denken Sie an Ihre Warnweste, wenn Sie abends unterwegs sind. Gern zeige ich Ihnen auch, wie Sie sonst noch tun können, um besser gesehen zu werden.“

Sie können die Materialien auf einem Tisch auslegen, an Kleiderbügel (Westen, Jacken) aufhängen oder an einer Schaufensterpuppe präsentieren. Als Materialien können Sie auch Leuchtmittel, Reflektoren und Reflexmaterial zur Ausstattung von Fahrrädern oder Gehhilfen präsentieren.

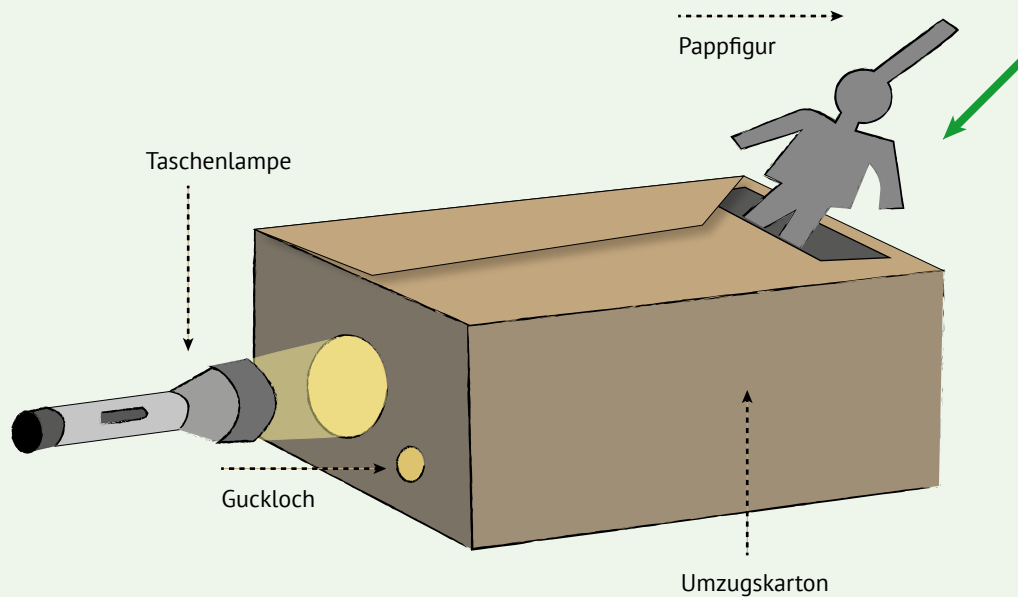
Gegebenenfalls können Sie ein Fahrrad, Pedelec oder Rollator als Anschauungsobjekt(e) präsentieren, an denen Sie den Seniorinnen und Senioren ganz praktisch die korrekte Ausstattung eines Fahrrads und Pedelecs nach StVZO zeigen können oder wie man seinen Rollator besser sichtbar macht.

Die Beratung zur Sichtbarkeit kann auch gut an die Nutzung anderer Aktionselemente angeschlossen werden (zum Beispiel Pkw-, Motorrad-, Fahrradsimulator, Pedelec, Rollator).

› Beispiel: Blackbox

Eine Blackbox können Sie mit einfachen Mitteln selbst gestalten. Bemalen Sie einen einfachen, an allen Seiten geschlossenen Karton (nicht zu klein, mindestens 60 cm) an den Innenseiten schwarz. Schneiden Sie zwei Öffnungen in eine Schmalseite. Sie müssen groß genug sein, damit später an einem Loch mit einer Taschenlampe hindurchgestrahlt und an dem anderen Loch hindurchgesehen werden kann. Der Karton muss vollkommen dunkel sein, damit die Vorführung gelingt. Befestigen Sie auf dem Boden des Kartons (mindestens) zwei Spielzeugfiguren. An einer Figur sind reflektierende Materialien, zum Beispiel kleine Streifen Reflexmaterial, angebracht, die andere Figur ist dunkel gehalten.

Die Blackbox kann auf einem Tisch neben dem Informationsstand aufgebaut werden. Die Vorführung ist ein guter Einstieg für ein vertiefendes Gespräch zur Sichtbarkeit. Kraftfahrende können zudem auf die Wichtigkeit einer funktionsfähigen Beleuchtung ihres Fahrzeugs hingewiesen und für vorausschauendes Fahren sensibilisiert werden.



› Beispiel: Dunkelzelt

Bei ausreichend Platz ist ein spezielles Dunkelzelt ein eindrucksvolles Mittel, um das Thema Sichtbarkeit zu präsentieren. In dem Dunkelzelt werden zum Beispiel Schaufensterpuppen aufgestellt, wobei ein Teil von ihnen reflektierende und ein Teil normale Kleidung trägt. Auch Kleiderbügel, die mit reflektierenden Materialien bestückt werden, oder ein Fahrrad oder Rollator können gezeigt werden.

Ausgestattet mit einer Taschenlampe begehen Verkehrswachtmitarbeitende und Testpersonen das Dunkelzelt. Wenn der Strahl der Taschenlampe auf das Reflexmaterial fällt, wird dem Testpersonen eindrucksvoll der Unterschied zwischen guter und schlechter Sichtbarkeit deutlich gemacht.

Ohne Licht, keine Reflektion. Kraftfahrende können zudem auf die Wichtigkeit einer funktionsfähigen Beleuchtung ihres Fahrzeugs hingewiesen und für vorausschauendes Fahren sensibilisiert werden.

Wissen

Was man zur Sichtbarkeit im Straßenverkehr wissen sollte

- › Menschen nehmen Objekte besser wahr, die in einem starken Kontrast zum Umfeld stehen. Deshalb „verschwinden“ unbeleuchtete Radfahrende oder zu Fuß Gehende schnell im Dunkeln und werden von Kraftfahrenden nicht oder erst viel zu spät gesehen. Retroreflektierende Materialien sorgen für bessere Sichtbarkeit. Sie werfen das auftreffende Licht direkt zur Lichtquelle zurück und sorgen somit für Aufmerksamkeit.

Zu Fuß Gehende

- › Ältere zu Fuß Gehende sind besonders gefährdet, bei einem Verkehrsunfall schwere oder tödliche Verletzungen zu erleiden. Im Jahr 2019 waren 56,4 Prozent aller im Straßenverkehr getöteten zu Fuß Gehenden älter als 64 Jahre, bei den Schwerverletzten waren es 33,7 Prozent.
- › Im Jahr 2016 ereigneten sich rund 40 Prozent der tödlichen Straßenverkehrsunfälle von zu Fuß Gehenden ab 65 Jahren bei Dämmerung und Dunkelheit.

Rad- und Pedelec-fahrende

- ▶ Ältere Rad- und Pedelec-fahrende sind besonders gefährdet, bei einem Verkehrsunfall schwere oder tödliche Verletzungen zu erleiden. Im Jahr 2019 waren 58,7 Prozent aller im Straßenverkehr getöteten Rad- und Pedelec-fahrenden älter als 64 Jahre, bei den Schwerverletzten waren es 27,6 Prozent.
- ▶ Im Jahr 2016 ereigneten sich rund 14 Prozent der tödlichen Straßenverkehrsunfälle von Rad- und Pedelec-fahrenden ab 65 Jahren bei Dämmerung und Dunkelheit.

Fahrradbeleuchtung

- ▶ Nach der StVZO gelten für die Fahrradbeleuchtung folgende Regelungen (siehe Checkliste „Das verkehrssichere Fahrrad“):
 - > Das Fahrrad muss mit einem weißen Frontscheinwerfer sowie einem roten Rücklicht ausgestattet sein. Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler (auch batterie- bzw. akkubetrieben) sind nur dann zulässig, wenn sie über das Prüfzeichen des Kraftfahrt-Bundesamts verfügen. Die batterie- bzw. akkubetriebenen Scheinwerfer und Leuchten müssen während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, angebracht werden.
 - > Vorne muss das Fahrrad über einen weißen, hinten über einen roten Rückstrahler verfügen. Diese Rückstrahler dürfen mit den Scheinwerfern bzw. Leuchten ineinander gebaut sein. Ebenso sind an den Pedalen und den Rädern Reflektoren vorgeschrieben. Zulässig sind hierfür zwei Speichenreflektoren, reflektierende Speichen(hülsen) an allen Speichen oder Reifen mit weißen Reflektionsstreifen.
 - > Ab 2018 verkaufte Anhänger müssen ab einer Breite von 60 cm je zwei weiße Front- und zwei rote Rückstrahler aufweisen. Die rote Schlussleuchte muss in diesem Fall links montiert sein.

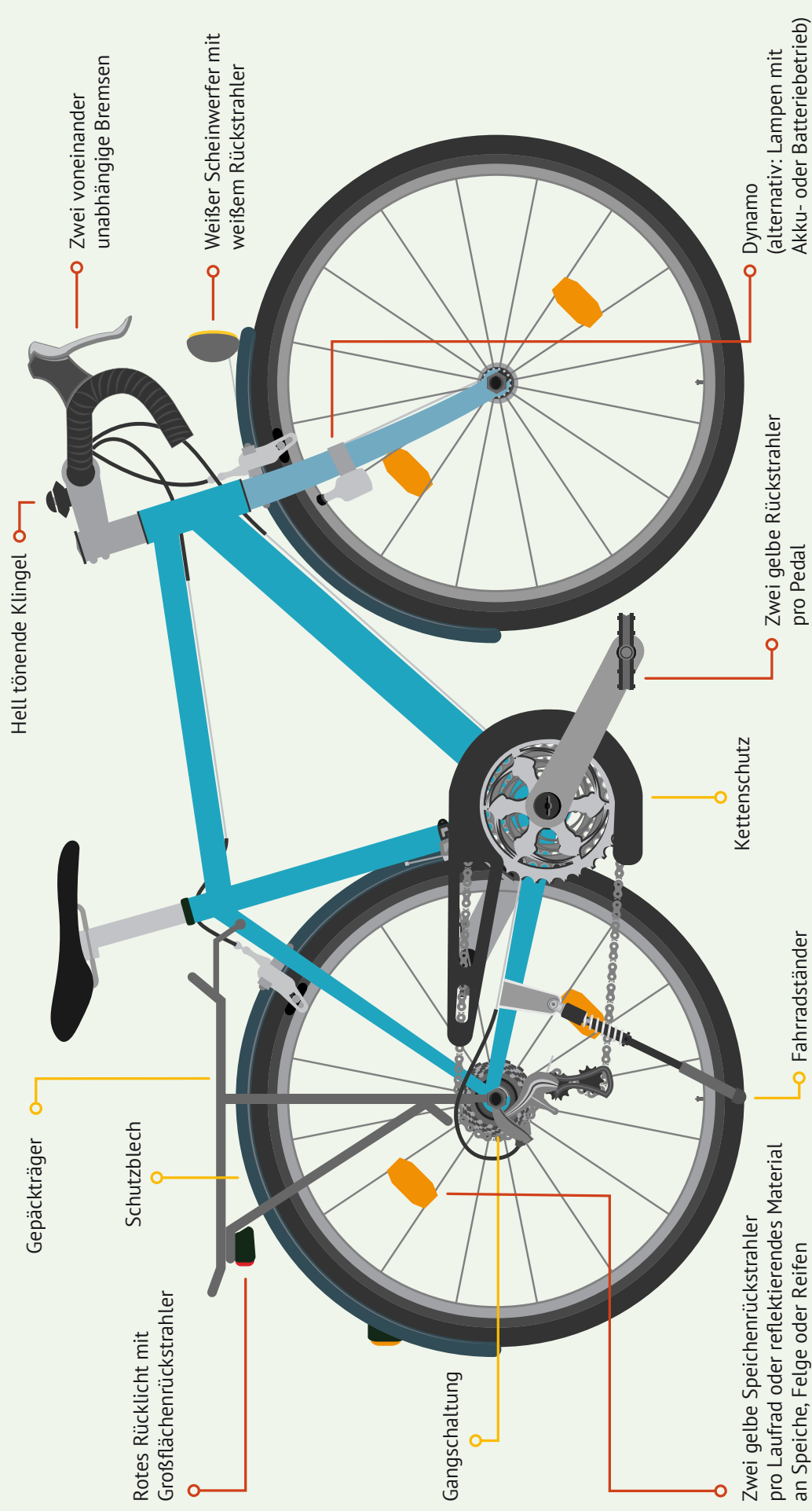
Autofahrende

- ▶ Im Jahr 2016 ereigneten sich rund 39 Prozent der tödlichen Straßenverkehrsunfälle von Autofahrenden ab 65 Jahren bei Dämmerung und Dunkelheit.
- ▶ Eine funktionierende Beleuchtung dient dazu, selbst besser zu sehen und zu vermeiden, dass andere geblendet werden und dadurch gegebenenfalls eine gefährliche Situation entsteht. Ziel der verpflichtenden Einführung von Tagfahrleuchten für Pkw 2011 war es, die Sichtbarkeit zu verbessern und damit Kollisionen auf Landstraßen zu verringern, besonders bei Sichtbarkeitsproblemen am Tag, etwa durch Baumschatten und ähnlich starke Hell-Dunkel-Unterschiede.
- ▶ Beim Licht-Test 2019 wurde bei 28,8 Prozent der Pkw die Lichtanlage beanstandet. Ganz oben auf der Mängelliste standen wie in den Vorjahren die defekten Hauptscheinwerfer (20,3 Prozent). Als Blender mit zu hoch eingestellten Scheinwerfern waren 8,5 Prozent der Fahrzeuge unterwegs. Zu niedrig eingestellte Frontlichter, welche die Straße nicht richtig ausleuchten, hatten 8,3 Prozent der Fahrzeuge. In 7,9 Prozent der Tests fiel die rückwärtige Beleuchtung auf.

Motorrad-fahrende

- ▶ Im Jahr 2016 ereigneten sich rund 15 Prozent der tödlichen Straßenverkehrsunfälle von Motorrad-fahrenden ab 65 Jahren bei Dämmerung und Dunkelheit.
- ▶ Neben fahrzeugtechnischen Maßnahmen, wie der Einführung von Tagfahrleuchten, gibt es weitere Maßnahmen, um die Sicherheit zu erhöhen. So sollten sich Motorrad-fahrende auch durch entsprechende auffällige Kleidung und insbesondere mit retroreflektierenden Materialien sichtbar machen. Diese Maßnahme zielt vor darauf, die Vielzahl von (Abbiege-)Unfällen, bei denen Motorrad-fahrende vom anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen oder zu spät gesehen wurden, zu verringern.

Das verkehrssichere Fahrrad



○ Vom Gesetzgeber vorgeschriebene Ausstattung
○ Von der Verkehrswacht empfohlene zusätzliche Ausstattung

2.3.14 Aktionselement Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente: Alkohol

Zielsetzung

Was mit dem Thema Alkohol erreicht werden soll

- › Aufklären der Seniorinnen und Senioren über die Risiken, die im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss entstehen, vor allem für Fahrende von Pkw, Motorrad, Fahrrad und Pedelec.
- › Informieren über gesetzliche Regelungen und rechtliche Konsequenzen des Fahrens unter Alkoholeinfluss.
- › Im Vergleich zu Jüngeren ist die Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss bei Seniorinnen und Senioren ein geringeres Problem. Ein Rauschbrillenparcours ist jedoch ein hervorragender Türöffner für die gezielte Ansprache des Laufpublikums beim Verkehrssicherheitstag.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Das Thema Alkohol im Straßenverkehr lässt sich besonders gut mit einem Rauschbrillenparcours aufgreifen. Er zieht bei den Verkehrssicherheitstagen viele Interessierte an und kann genutzt werden, um die Seniorinnen und Senioren zur Teilnahme am Stand zu gewinnen. Er eignet sich gut als Einstieg in ein Gespräch über Alkohol und weitere Themen.
- › Nutzen Sie das Erleben mit den Rauschbrillen für ein Gespräch mit den Seniorinnen und Senioren über die Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss. Sensibilisieren Sie für mögliche Gefahren beim Fahren. Gehen Sie auch auf altersbegleitende Veränderungen der Leistungsfähigkeit ein.
 - > Alkohol kann die Fahrfähigkeit schwer beeinträchtigen; bereits eine geringe Alkoholkonzentration im Blut führt zu Einschränkungen und hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit; bei 0,5 Promille ist das Unfallrisiko etwa doppelt so hoch,
 - > Wachsamkeit, Reaktionsvermögen und Muskelkoordination nehmen im Alter ab, Entfernung und Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeugs werden falsch eingeschätzt >> wird durch Alkohol verstärkt,
 - > Sehfunktionen verändern sich altersbedingt, typisch sind u. a. nachlassende Sehschärfe, verminderte Akkommodationsfähigkeit (Blickwechsel zwischen nah und fern), größere Blendempfindlichkeit >> auch Alkohol vermindert die Sehleistung, und es kann zum Tunnelblick kommen,
 - > Informationen (wie Seh- und Höreindrücke) werden langsamer verarbeitet, dadurch längere Wahrnehmungs- und Entscheidungszeit, auch Reaktionsgeschwindigkeit und -sicherheit verringern sich >> Beeinträchtigungen werden durch Alkohol verstärkt,
 - > Muskelkraft, Beweglichkeit, Bewegungskoordination und -geschwindigkeit lassen altersbegleitend nach >> Radfahren keine Alternative zum Auto, da motorische Fähigkeiten durch Alkohol zusätzlich beeinträchtigt werden, zudem ähnliche rechtliche Konsequenzen wie beim Autofahren.
- › Nutzen Sie den Rauschbrillenparcours, um weitere Themen einer sicheren Verkehrsteilnahme älterer Menschen anzusprechen, wie

Einnahme von Medikamenten

- > Medikamente (zum Beispiel Schlaf- und Schmerzmittel, Antidepressiva, aber auch rezeptfreie Arzneien) können sich negativ auf die Teilnahme am Straßenverkehr auswirken,
- > rund zwei von drei Autofahrenden ab 65 Jahre nehmen regelmäßig Medikamente ein (gemäß repräsentativer forsa-Umfrage im Auftrag des DVR, 2013),
- > Medikamente verstärken die negativen Auswirkungen des Alkoholkonsums auf eine sichere Verkehrsteilnahme, Wechsel- und Nebenwirkungen sind möglich, dabei individuell sehr unterschiedlich und wenig vorhersehbar,
- > bei der Einnahme von Medikamenten kann Alkohol
 - » bei bestimmten Medikamenten (zum Beispiel Schlafmittel, Beruhigungsmittel, Antidepressiva) an den gleichen Organsystemen im Körper wirken >> Wechsel- und Nebenwirkungen sind möglich,
 - » den Abbau verschiedener Medikamente verzögern oder verhindern, wenn sie, wie Alkohol, über die Leber abgebaut werden,
 - » den Blutdruck senken, was insbesondere bei Einnahme blutdrucksenkender Medikamente zu einer zu starken Blutdrucksenkung führen kann.

Müdigkeit

- > ältere Menschen sind besonders am frühen Nachmittag anfällig für Müdigkeit / Schläfrigkeit,
- > Müdigkeit verstärkt die Beeinträchtigungen durch Alkohol und kann zugleich durch diesen verursacht werden,
- > Müdigkeit am Steuer kann zu schweren Unfällen führen, denn sie reduziert die Fahrfähigkeit deutlich und schränkt die Leistungsfähigkeit älterer Menschen zusätzlich ein.

】 Vermitteln Sie Tipps zur Verkehrssicherheit, wie

- > keinen Alkohol trinken, wenn man mit einem Fahrzeug unterwegs ist,
- > wer Alkohol getrunken hat, lässt sein Fahrzeug stehen, um weder sich noch andere zu gefährden,
- > Alternativen nutzen, um sicher nach Hause zu kommen, zum Beispiel ÖPNV oder Taxi,
- > bei Einnahme von Medikamenten gilt: Vorsicht beim Alkoholkonsum, den Beipackzettel lesen und den Anweisungen des Arztes folgen – bei manchen Medikamenten darf gar kein Alkohol zusätzlich konsumiert werden,
- > bei Müdigkeit, auch ohne Alkoholkonsum, kein Fahrzeug lenken.

- 】 Gehen Sie auf Einstellungen der Seniorinnen und Senioren ein. Es kann vorkommen, dass jemand nach dem Erleben mit den Rauschbrillen glaubt, nach Alkoholkonsum dennoch ein Fahrzeug lenken zu können. Machen Sie deutlich, dass mit den Rauschbrillen beispielhafte Rauscheffekte gezeigt werden und die tatsächlichen Auswirkungen schwer vorhersehbar sind, selbst bei geringen Alkoholmengen.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt wird

Was ist eine Rauschbrille und wie wirkt sie?

- 】 Die Beeinträchtigungen durch Alkohol können anschaulich mit den Rauschbrillen simuliert und erlebbar gemacht werden. Rauschbrillen gibt es in unterschiedlichen Ausführungen, zum Beispiel mit einem simulierten Rauschzustand von 0,8 oder 1,3 Promille.

- › Mit Rauschbrillen wird die optische Wahrnehmung verändert und das Gehirn kurzfristig beeinflusst. So lassen sich die Effekte von Alkoholkonsum auf Wahrnehmung, Gleichgewicht und Koordination anschaulich demonstrieren. Beispielsweise erscheinen Gegenstände weiter entfernt, als sie tatsächlich sind, Geschwindigkeiten werden falsch eingeschätzt, es kommt zum Doppelsehen, das Sehvermögen wird schwächer (andauernder Tunnelblick), die Reaktionszeit länger, es kann ein Gefühl von Verwirrtheit oder Orientierungslosigkeit entstehen und Gleichgewichtsstörungen (Torkeln) auftreten.
- › Die individuellen Wirkungen sind beispielhaft. Sie entsprechen nicht unbedingt dem angezeigten Promillewert der jeweiligen Rauschbrille und auch nicht einem tatsächlichen Trunkenheitszustand. Allerdings kann mit der Rauschbrille ein verändertes Gefühlserleben simuliert werden.

Welche Voraussetzungen gibt es für den Einsatz und welches Material kann genutzt werden?

- › Die Rauschbrillen werden nur von Seniorinnen und Senioren aufgesetzt, deren Gesundheits- und Allgemeinzustand gut ist (sonst Sturz- und Verletzungsgefahr). Wer eine Brille trägt, behält diese auf und zieht die Rauschbrille darüber. Angetrunkene Personen sollen grundsätzlich keine Aktionselemente nutzen. Sie dürfen auch den Rauschbrillenparcours nicht durchlaufen, denn die Rauschbrillen verstärken die Effekte des Alkohols, die die Wahrnehmung beeinträchtigen.
- › Für die Umsetzung des Aktionselements kann ein Parcours mit einfachen Koordinierungsaufgaben gestaltet werden. Der Platz für den Parcours muss ausreichend groß sein, damit die Stationen gefahrlos bewältigt werden können.
- › Für einen Parcours eignen sich zum Beispiel folgende Materialien:
 - > Pylonen zum Slalom laufen,
 - > Kreide zum Aufmalen oder Klebeband zum Aufkleben von Linien, auf denen gelaufen wird,
 - > Bonbons, die die Testperson vom Moderator entgegennimmt,
 - > Münzen, die vom Boden aufgehoben werden,
 - > ein Brett mit Schlössern, die die Testperson mit einem Schlüssel öffnen muss,
 - > ein leichter Schaumstoffball, der gefangen wird,
 - > zwei Becher, bei denen Wasser von einem in den anderen gefüllt wird.

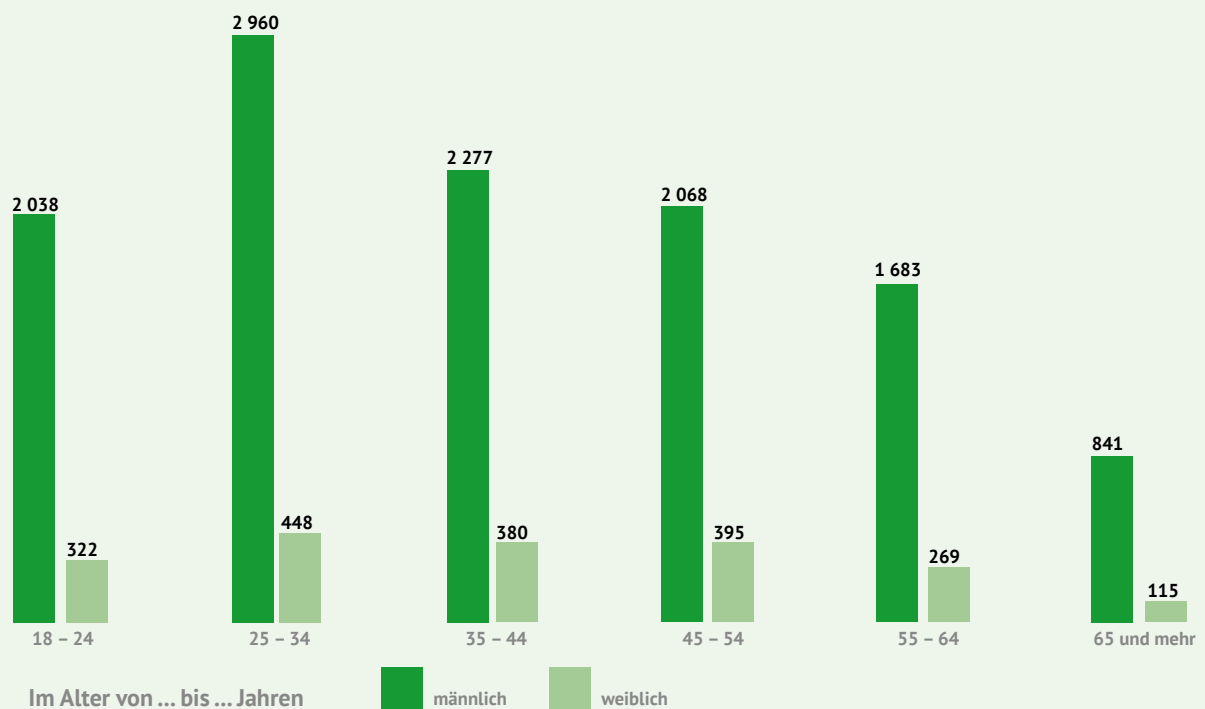
Wie wird das Aktionselement durchgeführt?

- › Informieren Sie die Testperson vor dem Aufsetzen der Brille, wie sich die Sicht beim Tragen der Brille verändert. Begleiten Sie die Seniorinnen und Senioren durch die einzelnen Stationen des Parcours, falls sie stolpern oder das Gleichgewicht verlieren, und leiten Sie die Übungen an.
- › Sehr selten können leichte Übelkeit, Schwindel oder Kopfschmerzen auftreten. In diesem Fall sollten sich die Personen sicherheitshalber hinsetzen und die Augen eine kurze Zeit schließen.
- › Nach den Übungen benötigen die Augen einen Augenblick Ruhe, damit die Wirkung der Brillen auf die Sehfähigkeit wieder vollständig verschwindet.
- › Bei den Aufgaben, die die Testpersonen mit den Brillen bewältigen müssen, entsteht bei den Zuschauenden schnell der Eindruck, tatsächlich angetrunkene oder berauschte Personen zu sehen. Die hierbei entstehende Komik ist als Effekt der Demonstration durchaus erwünscht und unterhaltsam. Wichtig ist jedoch, den ernsten Hintergrund des Aktionselements im Blick zu behalten. Die Verkehrswacht kann die Zuschauenden zudem gut in Gespräche einbeziehen und zum Testen des Parcours auffordern.

Wissen

Was man für die Beratung zum Aktionselement sonst noch wissen sollte

- › Die Auswirkungen von Alkoholkonsum auf das Fahrverhalten sind individuell sehr unterschiedlich. Grundsätzlich können bereits geringe Mengen Alkohol eine nicht vorhersehbare Wirkung haben.
- › Auch wenn eine individuelle Voraussage zur Wirkung von Alkohol nicht möglich ist, lässt sich vereinfachend sagen: Ab 0,3 Promille werden Entfernung und Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt. Ab 0,5 Promille vermindert sich die Sehleistung. Ab 0,8 Promille verlängert sich die Reaktionszeit um 50 Prozent und es kann zum Tunnelblick kommen. Ab 1,1 Prozent nimmt die Risikobereitschaft erheblich zu.
- › Personen, die mit 0,3 Promille oder mehr ein Fahrzeug fahren und denen alkoholbedingte Ausfallerscheinungen (zum Beispiel Fahrfehler) nachgewiesen werden, gelten als fahrunsicher und begehen eine Straftat nach § 316 StGB. Für Auto- und Motorradfahrende gilt eine absolute Fahrunfähigkeit ab 1,1 Promille, für Radfahrende ab 1,6 Promille. Die Folgen reichen von einer Geldstrafe bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe. Verursachen die Fahrenden zudem eine Gefährdung von Menschen (zum Beispiel einen Beinaheunfall) oder Sachen von bedeutendem Wert, kann eine Freiheitsstrafe von bis zu 5 Jahren verhängt werden (§ 315c StGB).
- › Die Schwere von Alkoholunfällen ist erheblich. Im Jahr 2019 kamen bei Straßenverkehrsunfällen 4,5 Prozent aller Verunglückten bei Alkoholunfällen zu Schaden (alle Altersgruppen). Im Vergleich zu allen Straßenverkehrsunfällen lag der Anteil der Getöteten bei Alkoholunfällen mit 7,5 Prozent weit höher, wie auch der Anteil der Schwerverletzten mit 7,0 Prozent.
- › Die folgende Destatis-Tabelle zeigt die alkoholisierten Beteiligten an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2019:



Quelle: Statistisches Bundesamt: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr 2019, S. 11.

2.3.15 Aktionselement Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente: Müdigkeit und Medikamente

Zielsetzung

Was mit dem Thema Müdigkeit erreicht werden soll

- › Sensibilisieren vor allem der älteren Autofahrenden für die Gefahren durch Müdigkeit am Steuer.
- › Vermitteln von Informationen zu möglichen Ursachen von Müdigkeit.
- › Tipps geben, was die Seniorinnen und Senioren für ihre Sicherheit als Autofahrende tun können, sodass sie gefährliche Situationen aufgrund von Müdigkeit vermeiden können.

Inhalte

Was vermittelt werden soll

- › Das Thema Müdigkeit im Straßenverkehr lässt sich besonders gut anhand eines Parcours mit Schläfrigkeitsbrillen aufgreifen. Er zieht bei den Verkehrssicherheitstagen viele Interessierte an und kann genutzt werden, um die Seniorinnen und Senioren zur Teilnahme am Stand zu gewinnen. Dabei eignet er sich gut als Einstieg in ein Gespräch über Müdigkeit und weitere Themen.
- › Nutzen Sie das Erleben mit der Schläfrigkeitsbrille für ein Gespräch mit den Seniorinnen und Senioren über Schläfrigkeit am Steuer.
- › Fragen Sie nach eigenen Erfahrungen mit Müdigkeit am Steuer als Fahrende oder als Mitfahrende im Auto und sensibilisieren Sie die Seniorinnen und Senioren für mögliche Gefährdungen:
 - > Müdigkeit kann zu schweren Unfällen führen, denn sie reduziert die Fahrfähigkeit deutlich; man gefährdet nicht nur sich selbst, sondern auch Mitfahrende und andere Verkehrsteilnehmende,
 - > Müdigkeit schränkt Wahrnehmungsfähigkeit (zum Beispiel Sehfähigkeit), Aufmerksamkeit und Wachsamkeit ein >> diese lassen zudem im Alter nach,
 - > Müdigkeit erschwert das richtige Einschätzen von Geschwindigkeiten >> Abschätzung der Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs verschlechtert sich zudem im Alter,
 - > kritische Situationen werden (zu) spät erkannt, man ist unkonzentriert und reagiert ähnlich langsam wie nach Alkoholkonsum >> Reaktion und Konzentration nehmen zudem im Alter ab, auf kritische Situationen wird oft falsch reagiert,
 - > Ausweichen und Bremsen können nicht mehr richtig koordiniert werden >> altersbegleitend nimmt die Koordinationsfähigkeit ab, es fällt zunehmend schwerer, viele Informationen zeitgleich zu verarbeiten, schnelle Entscheidungen zu treffen und Handlungen sicher auszuführen,
 - > wer kurz einnickt, hat keine Kontrolle mehr über das Fahrzeug, das womöglich von der Fahrbahn abkommt, ungebremst gegen Hindernisse prallt, schleudert oder sich überschlägt >> höheres Risiko schwerer Unfallfolgen für ältere Menschen.
- › Benennen Sie Ursachen für Müdigkeit (siehe Wissen).
- › Erste Anzeichen für Müdigkeit sollten unbedingt beachtet werden. Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren, auf welche Warnzeichen sie achten müssen, und verbinden Sie damit einen Appell zur kritischen Selbstreflexion. Zu den Warnzeichen gehören:

- > brennende Augen, schwere Lider, starrer Blick auf die Fahrbahn, Blendempfindlichkeit, häufiges Zwinkern,
 - > ständiges Gähnen, Frösteln, Verspannung der Schulter- und Rückenmuskeln,
 - > nachlassende Konzentration, innere Unruhe, ein Bedürfnis nach Bewegung,
 - > kleine Fahrfehler, ständiges Fahren am Mittelstreifen, Schwierigkeiten, die Spur zu halten, ruckartige und überflüssige Lenkbewegungen, häufiges Verschalten, unangemessen heftiges Bremsen.
- Beraten Sie die Seniorinnen und Senioren, was sie für ihre Sicherheit als Autofahrende tun können, sodass gefährliche Situationen aufgrund von Müdigkeit vermieden werden können, beispielsweise
- > sich nur dann ans Steuer setzen, wenn man ausgeruht ist und sich wohl fühlt,
 - > längere Fahrten planen, dabei ausreichend Zeit und regelmäßige Pausen einplanen, nach Möglichkeit nicht allein fahren, sich unterhalten und sich beim Fahren ablösen,
 - > Fahrten in der Nacht vermeiden, gegebenenfalls unterwegs übernachten,
 - > überlegen, ob das Ziel auch mit dem ÖPNV oder der Bahn zu erreichen ist,
 - > Informationen einholen über Erkrankungen und die Nebenwirkungen von Medikamenten.
- Geben Sie auch Tipps, was zu tun ist, wenn man während der Fahrt Warnzeichen von Schläfrigkeit verspürt, zum Beispiel
- > einen Beifahrer oder eine Beifahrerin weiterfahren lassen oder für einen Schlaf von 10 bis 20 Minuten anhalten,
 - > vermeintliche Tricks, wie das Fenster zu öffnen oder laut Musik zu hören, sind praktisch wirkungslos.
- Appellieren Sie an die Seniorinnen und Senioren, auch als Beifahrerin oder Beifahrer achtsam zu sein. Wenn diese den Eindruck haben, beim Fahrer oder der Fahrerin Anzeichen für Müdigkeit zu sehen, sollten sie ihn oder sie darauf hinweisen und darum bitten, eine Pause einzulegen. Gegebenenfalls können Beifahrer oder Beifahrerin den Fahrer oder die Fahrerin ablösen.
- Animieren Sie die Seniorinnen und Senioren, bei ausgeprägter Tagesmüdigkeit ihren Arzt oder ihre Ärztin zu konsultieren und zudem regelmäßig einen Gesundheitscheck zu machen. Das ist eine sinnvolle Maßnahme, bei der man sich zugleich über mögliche alters- oder krankheitsbedingte Leistungseinbußen und deren Auswirkung auf eine sichere Mobilität beraten lassen kann.
- Sprechen Sie die Seniorinnen und Senioren auch auf das Thema Schlafapnoe-Syndrom an (siehe Wissen).

Weitere Themen

- Wird der Müdigkeitsparcours als Einstieg in die Beratung genutzt, lassen sich daran sehr gut verwandte Themen der Verkehrssicherheit anknüpfen, beispielsweise
- > die Problematik von Erkrankungen, Medikamenteneinnahme und deren Auswirkungen,
 - > Auswirkungen von altersbegleitenden Veränderungen (wie Seh-, Hör- und Reaktionsfähigkeit) und von Krankheiten auf eine sichere Verkehrsteilnahme.

Durchführung

Wie das Aktionselement eingesetzt wird

Was ist eine Schläfrigkeitsbrille und wie wirkt sie?

- › Müdigkeit lässt sich gut mit Schläfrigkeitsbrillen darstellen, die wie die Rauschbrillen eingesetzt werden.
- › Schläfrigkeitsbrillen simulieren beispielsweise Müdigkeit am späten Nachmittag, nach einer langen Fahrt oder in der Dämmerung. Zudem gibt es Brillen mit zusätzlichem Alkoholeffekt (zum Beispiel 0,5 Promille).
- › Die Auswirkungen sind ähnlich wie bei den Rauschbrillen: Gegenstände erscheinen weiter entfernt, als sie es tatsächlich sind, Doppeltsehen, Geschwindigkeiten werden falsch eingeschätzt, das Sehvermögen wird erheblich schwächer, es kommt zum Tunnelblick, die Reaktionszeit wird länger, es kann ein Gefühl von Verwirrtheit oder Orientierungslosigkeit auftreten.

Welche Voraussetzungen gibt es für den Einsatz und welches Material kann genutzt werden?

- › Die Schläfrigkeitsbrillen werden nur von Seniorinnen und Senioren aufgesetzt, deren Gesundheits- und Allgemeinzustand gut ist (sonst Sturz- und Verletzungsgefahr). Wer eine Brille trägt, behält diese auf und zieht die Schläfrigkeitsbrille darüber. Angetrunkene Personen sollen grundsätzlich keine Aktionselemente nutzen. Sie dürfen auch den Müdigkeitsparcours nicht durchlaufen, denn die Schläfrigkeitsbrillen verstärken die Effekte des Alkohols, die die Wahrnehmung beeinträchtigen.
- › Für die Umsetzung des Aktionselements kann ein Parcours mit einfachen Koordinierungsaufgaben gestaltet werden. Der Platz für den Parcours muss ausreichend groß sein, damit die Stationen gefahrlos bewältigt werden können.

Für einen Parcours eignen sich zum Beispiel folgende Materialien:

- » Pylonen zum Slalom laufen,
- » Kreide zum Aufmalen oder Klebeband zum Aufkleben von Linien, auf denen gelaufen wird,
- » Bonbons, die die Testperson vom Moderator entgegennimmt,
- » Münzen, die vom Boden aufgehoben werden,
- » ein leichter Schaumstoffball, der gefangen wird,
- » zwei Becher, bei denen Wasser von einem in den anderen gefüllt wird.

Wie wird das Aktionselement durchgeführt?

- › Informieren Sie die Testperson vor dem Aufsetzen der Brille, wie sich die Sicht beim Tragen der Brille verändert. Begleiten Sie die Seniorinnen und Senioren durch die einzelnen Stationen des Parcours, falls sie stolpern oder das Gleichgewicht verlieren, und leiten Sie die Übungen an.
- › Sehr selten können leichte Übelkeit, Schwindel oder Kopfschmerzen auftreten. In diesem Fall sollten sich die Personen sicherheitshalber hinsetzen und die Augen eine kurze Zeit schließen.
- › Nach den Übungen benötigen die Augen einen Augenblick Ruhe, damit die Wirkung der Brillen auf die Sehfähigkeit wieder vollständig verschwindet.
- › Bei den Aufgaben, die die Testpersonen mit den Brillen bewältigen müssen, entsteht bei den Zuschauenden schnell der Eindruck, tatsächlich schläfrige oder angetrunkene Personen zu sehen. Die hierbei entstehende Komik ist als Effekt der Demonstration durchaus erwünscht und unterhaltsam. Wichtig ist jedoch, den ernsten Hintergrund des Aktionselements im Blick zu behalten. Die Verkehrswacht kann die Zuschauenden zudem gut in Gespräche einbeziehen und zum Testen des Parcours auffordern.

Wissen

Was man für die Beratung zum Thema Müdigkeit sonst noch wissen sollte

- ▶ Ältere Menschen sind besonders am frühen Nachmittag anfällig für Schläfrigkeit. Da sie nachts oft nicht mehr so tief schlafen, kann sich ihr Schlaf-Wach-Rhythmus verändern. Es kommt vor, dass sie nachts nur wenige Stunden schlafen und dafür häufig am Tag ein Nickerchen von ein bis zwei Stunden machen.
- ▶ Schlafmangel führt insbesondere zu einer erhöhten Einschlafbereitschaft und reduziert die Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit. Eine Nacht ohne Schlaf fühlt sich ähnlich an wie ein Promille Alkohol.
- ▶ Die Ursachen von Schläfrigkeit sind vielfältig. Neben zu wenig Schlaf, etwa durch Schlafstörungen, kann sie beispielsweise auch in Zusammenhang mit bestimmten Krankheiten, wie Parkinson-Erkrankung, stehen oder als unerwünschte Nebenwirkung einer Reihe von Medikamenten verursacht sein. Aber auch Bewegungsmangel, fett- und kalorienreiches Essen, Flüssigkeitsmangel, Übergewicht, Witterungseinflüsse, starke Sonneneinwirkung können zu Müdigkeit führen.
- ▶ Menschen mit einer diagnostizierten Schlafapnoe weisen eine 7 Mal höhere Unfallrate auf als Gesunde. Mit zunehmendem Alter steigt die Zahl der Menschen mit Schlafapnoe-Syndrom erheblich. Insbesondere Männer sind betroffen. Es wird angenommen, dass bis zu 60 Prozent der 65- bis 70-Jährigen unter obstruktiver Schlafapnoe leiden. Auch zentrale Apnoen in Folge von Herz-Kreislauf-Erkrankungen nehmen erheblich zu (geschätzt jeder Vierte der über 60-Jährigen).
- ▶ Die Atemaussetzer während der Nacht haben erhebliche Effekte auf Wachheit und Konzentration, da der Körper bei jedem Aussetzer mit einer Weckreaktion reagiert. Einhergehend mit dem Sauerstoffmangel handelt es sich hier um eine erhebliche Stressreaktion für den Körper.
- ▶ Viele der in Deutschland erhältlichen Medikamente, wie Antihistaminika, Neuroleptika und Antidepressiva, können die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Zu den verkehrsrelevanten Nebenwirkungen gehört Müdigkeit, die die Erkrankten beim Autofahren plötzlich überkommen kann (siehe auch Anlage).
- ▶ Laut einer Repräsentativbefragung der BAST wird mit zunehmendem Alter häufiger über Schlafprobleme berichtet. 5,9 Prozent der 55- bis 64-Jährigen gaben an, häufig oder immer Probleme mit dem Schlafen zu haben, bei den 65- bis 74-Jährigen waren es 8,9 Prozent, bei den ab 75-Jährigen 15 Prozent.
- ▶ Einer Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) im Rahmen der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ zufolge ist jeder vierte Autofahrende schon mindestens einmal am Steuer eingnickt. Wer kurz einnickt, legt binnen drei Sekunden bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h über 80 Meter im Blindflug zurück. Viele unterschätzen dabei die Gefahr:
 - > 45 Prozent der Befragten glaubten, Beeinträchtigungen aufgrund von Müdigkeit durch ihre Fahrerfahrung ausgleichen zu können,
 - > 43 Prozent der Befragten waren überzeugt, den Zeitpunkt des Einschlafens sicher vorhersehen zu können,
 - > 17 Prozent fuhren trotz Müdigkeit weiter.
- ▶ Müdigkeit am Steuer kann zu schweren Unfällen führen. Im Jahr 2019 verunglückten 3.303 Personen bei Straßenverkehrsunfällen, bei denen den Fahrenden Übermüdung als Fehlverhalten vorgeworfen wurde (alle Altersgruppen). 49 Personen wurden dabei getötet (1,5 Prozent). 1.028 Personen (31,1 Prozent) erlitten schwere Verletzungen.

- › Die erhebliche Schwere der durch Übermüdung verursachten Unfälle zeigt sich im Vergleich mit allen im Straßenverkehr Verunglückten, bei denen 0,8 Prozent tödlich und 16,8 Prozent schwer verletzt wurden.
- › Sofern einem Unfallverursacher grob fahrlässiges Verhalten nachgewiesen werden kann, zieht dieses auch eine Strafe gemäß § 315c Strafgesetzbuch nach sich.
- › Die folgende Tabelle zeigt die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Jahr 2019, bei denen den Fahrenden Übermüdung als Fehlverhalten vorgeworfen wurde (alle Altersgruppen):

2019	Unfälle mit Personen- schaden	Verunglückte			
		Insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Insgesamt	2.037	3.303	49	1.028	2.226
Innerorts	555	781	6	174	601
Außerorts	1.482	2.522	43	854	1.625

Quelle: Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2019

Medikamente können Müdigkeit auslösen

Exemplarische Liste von Medikamenten, die Müdigkeit auslösen können

- › Medikamente zur Behandlung von Herzrhythmusstörungen
- › Medikamente zur Behandlung von Bluthochdruck
- › Medikamente zur Behandlung von Depressionen
- › Medikamente zur Behandlung neurologischer Erkrankungen (zum Beispiel Morbus Parkinson)
- › Schlaf- und Beruhigungsmittel
- › Schmerzmittel
- › Medikamente zur Behandlung von Allergien
- › Medikamente zur Behandlung einer Krebserkrankung (zum Beispiel Chemotherapie, Interferon)

Exemplarische Liste von Erkrankungen, die Müdigkeit auslösen können

Erkrankung	zum Beispiel
Herz- und Kreislauferkrankungen	Herzschwäche, Herzrhythmusstörungen, zu hoher oder niedriger Blutdruck
Neurologische Erkrankungen	Demenz, Morbus Parkinson
Psychische Erkrankungen	Depressionen
Schlafstörungen	Schlafapnoe
Lungenerkrankungen	chronische Bronchitis
Akute Erkrankungen	Infektionen der oberen Luftwege, Gürtelrose
Stoffwechselerkrankungen	Diabetes
Hormonelle Erkrankungen	Schilddrüsenunterfunktion, Erkrankungen der Nebenniere
Erkrankungen des Immunsystems	Allergien, rheumatoide Arthritis
Erkrankungen von Leber, Niere, Magen/Darm	chronische Hepatitis, chronische Niereninsuffizienz, Magengeschwüre, Morbus Crohn
Tumor- und Krebserkrankungen	chronisch myeloische Leukämie, Lymphdrüsenkrebs, Darmkrebs
Chronisches Müdigkeits- und Erschöpfungssyndrom	

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

2.4 Ansprachestrategien

Vorbemerkung

Was mit der Ansprache erreicht werden soll

- Die Seniorinnen und Senioren sollen mit unterschiedlichen Strategien zu Themen der sicheren Mobilität im Alter angesprochen werden. Die Ansprache ist angepasst an die Rahmenbedingungen, in denen der Verkehrssicherheitstag stattfindet, an die gewählten Schwerpunkte und individuell an die Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner.

- ▶ Mit der richtigen Ansprache können die Verkehrswachten bei den Seniorinnen und Senioren Interesse an den Themen des Verkehrssicherheitstags wecken und einen Einstieg für die weitere Beratung finden. Eine gute Ansprache schafft die Grundlage, um ein weitergehendes Gespräch zu führen, persönliche Fragen zu beantworten, hilfreiche Verhaltenstipps zu geben und Kompetenz zu zeigen.
- ▶ Die Seniorinnen und Senioren sollen aktiviert werden, sich mit der Thematik einer sicheren Mobilität im Alter auseinanderzusetzen. Entsprechend informieren die Verkehrswachten sie dazu, bieten praktische Hilfe und geben Tipps für individuelle Probleme.

Ansprachesituationen

Wie man offen auf Menschen zugeht und ihre Aufmerksamkeit gewinnt

- ▶ Die Ansprache beim Verkehrssicherheitstag ist nicht schwierig. Schließlich sind Sie aus Überzeugung Verkehrswachtmitglied, mit Spaß und Erfolg bei der Sache und kennen sich in Ihrem Thema bestens aus.

1. Am Informationsstand

Ein Wechsel der Perspektive kann hilfreich sein: Stellen Sie sich vor, Sie wären eine Besucherin oder ein Besucher und interessieren sich für den Verkehrssicherheitstag für ältere Menschen. Wie sollten die Standbetreuenden sich Ihnen gegenüber verhalten, damit Sie sich willkommen fühlen und sich trauen, Ihre Fragen zu stellen?

- ▶ Verstecken Sie sich nicht hinter dem Informationsstand, sondern seien Sie den Seniorinnen und Senioren gegenüber offen und zugewandt. Wenn jemand zu Ihnen an den Stand kommt, begrüßen Sie ihn und bieten unverbindlich Ihre Hilfe an.
- ▶ Viele der Seniorinnen und Senioren werden zunächst einfach schauen wollen, was der Stand zu bieten hat. Wenn Sie merken, dass jemand skeptisch ist, gehen Sie offen auf die Person zu. Machen Sie deutlich, dass Sie ein kostenloses Angebot haben, zum Beispiel: *„Wir haben hier ein interessantes Angebot zur sicheren Mobilität. Ich stelle es Ihnen gern vor. Oder möchten Sie sich erst einmal in Ruhe umschauchen?“*
- ▶ Nehmen Sie das Interesse der Besucherinnen und Besucher an einzelnen Ausstellungsstücken (Flyer, Helme etc.) als Einstieg in das Gespräch: *„Ich sehe, Sie interessieren sich für unsere Fahrradhelme. Probieren Sie gern welche aus. Ich helfe Ihnen dabei, sie richtig einzustellen.“*
- ▶ Vermitteln Sie bei den Gesprächen positive Botschaften und Antworten: *„Sie sehen schick aus mit Helm.“*, *„Und damit kann man sein Bestes schützen“* oder *„Eine gute Investition in ein gutes Stück Sicherheit!“*. Denken Sie daran: Verkehrssicherheit soll Spaß machen. Die Seniorinnen und Senioren sollen Ihren Stand mit einem guten Gefühl verlassen.
- ▶ Wenn der Gast den Infostand verlassen möchte, fragen Sie ihn, ob er Interesse hat, ein Aktionselement auszuprobieren. Gehen Sie mit ihm und erklären Sie, welche Aktionselemente es gibt und was er ausprobieren kann. Betreuen Sie ihn freundlich, aber nicht aufdringlich.

2. An den Aktionselementen

Seniorinnen und Senioren, die an Aktionselementen mitmachen, sind vermutlich eher bereit, selbst etwas „tun“ zu wollen. Selbst zu handeln ist eine wirkungsvolle Art, etwas zu erfahren und durch diese Erfahrung zu lernen.

- ▶ Als Betreuerin oder Betreuer eines Aktionselements, beispielsweise eines Pkw-Simulators, haben Sie es mit eher handlungsfreudigen, neugierigen Menschen zu tun. Möglicherweise müssen Ihre Gäste eine letzte Scheu überwinden. Erklären Sie ihnen, warum das Aktionselement aufgebaut ist und was man damit machen kann: *„An diesem Pkw-Simulator können Sie eine Autofahrt simulieren und Situationen aus dem Alltag erleben. Allerdings gibt es ein Überraschungsmoment, das Ihre schnelle Reaktion fordert. Wollen Sie es einmal ausprobieren? Es macht Spaß, und es kann nichts passieren.“*

- › Wird ein Aktionsgerät genutzt, ergeben sich daraus Anknüpfungspunkte für eine individuelle Beratung der Seniorinnen und Senioren.
- › Motivieren Sie die Seniorinnen und Senioren, weitere Aktionselemente auszuprobieren. Haben sie bereits ein erstes Aktionselement ausprobiert, ist es wahrscheinlicher, dass sie auch andere entdecken möchten.

3. Ansprache von Laufpublikum

Es gibt Situationen, in denen Menschen zögern, an Ihren Stand zu kommen. Doch auch bei diesem Laufpublikum handelt es sich um aktive Verkehrsteilnehmende, für die Ihre Informationen interessant sein können. Wie finden Sie das heraus?

- › Nehmen Sie eine Handvoll Flyer vom Informationsstand und gehen Sie aktiv auf die Menschen zu: *„Darf ich Ihnen einen Flyer mitgeben?“* Wenn die Angesprochenen ablehnen, lassen Sie sich nicht entmutigen und fragen den Nächsten. Nimmt dieser einen Flyer, fragen Sie freundlich, ob Sie ihm mehr zeigen dürfen: *„Wir haben an unserem Stand spannende Angebote, die ich Ihnen gern zeige – zum Beispiel den Fahrsimulator oder ... Sie können alles ausprobieren, und wir beraten Sie gern zu Ihren Fragen. Das Ganze ist kostenlos, denn es geht um Ihre Sicherheit im Straßenverkehr.“*

Informationen vermitteln

Inhalte verständlich weitergeben

- › Gerade Seniorinnen und Senioren fühlen sich durch das stetig steigende Verkehrsaufkommen und die Unübersichtlichkeit im Straßenverkehr häufig überfordert. Sprechen Sie mit ihnen über Situationen, welche sie im Verkehrsalltag verunsichern oder einschüchtern. Tasten Sie sich im Laufe des Gesprächs an mögliche Probleme heran und suchen Sie gemeinsam nach Lösungen.
- › Bedenken Sie, dass die Seniorinnen und Senioren über eine langjährige Erfahrung im Straßenverkehr verfügen. Viele von ihnen haben seit vielen Jahrzehnten einen Führerschein und sind oft noch mit dem Auto unterwegs. Gleichzeitig gibt es zahlreiche altersbegleitende Veränderungen, die sich auf eine sichere Verkehrsteilnahme auswirken können. Doch nicht immer nehmen die Betroffenen ihre krankheits- oder altersbedingten Defizite wahr oder schätzen diese realistisch ein.
- › Bei der Beratung brauchen Sie oft Fingerspitzengefühl, vor allem, wenn es um Fragen der Fahreignung geht. Ältere Menschen haben häufig die Sorge, dass man ihnen beispielsweise das Autofahren verbieten könnte. Selbstverständlich ist es wichtig, dass Sie mögliche altersbegleitende Probleme und potentielle Risiken im Straßenverkehr ansprechen. Doch bei der Beratung sollte es vor allem darum gehen, vorhandene Stärken und Ressourcen zu betonen und Möglichkeiten der Kompensation vorzustellen.
- › Sprechen Sie die Seniorinnen und Senioren direkt an und versuchen Sie, deren Sympathie zu gewinnen. Führen Sie das Gespräch „auf Augenhöhe“. Auch wenn Sie einen Wissensvorsprung haben und der oder die Andere mit Fragen zu Ihnen kommt, sollten Sie nicht belehrend auftreten.
- › Wichtig ist: Reden Sie authentisch und nicht wie ein Lehrbuch. Eine einfache sprachliche Ausdrucksweise oder bildhafte Beispiele prägen sich besser ein. Auch sollten Sie verschachtelte Sätze oder Fremdworte möglichst vermeiden.
- › Lassen Sie Beispiele einfließen, wenn Sie etwas erklären. Wenn Ihre Gesprächspartner sehen, dass Ihnen das Thema allgemein bekannt ist, unterstreicht das Ihre Kompetenz und schafft Vertrauen.
- › Bei der Vorbereitung des Verkehrssicherheitstags kann es sinnvoll sein, dass Sie sich über gefährliche Verkehrsbereiche oder schwierige Straßenverhältnisse vor Ort informieren. So können Sie die Seniorinnen und Senioren noch gezielter zu ihren individuellen Problemen beraten.
- › Bringen Sie im letzten Teil des Gesprächs nochmals Ihre wichtigste Botschaft unter, denn der letzte Gesprächsteil bleibt bei den Besucherinnen und Besuchern am besten im Gedächtnis.

2.5 Kombination der Aktionselemente

Schwerpunktthemen bei den Verkehrssicherheitstagen

Mit der Planung eines Verkehrssicherheitstags im Programm „Mobil bleiben, aber sicher!“ stellt sich die Frage, welche thematischen Schwerpunkte im Fokus stehen sollen. Der Einsatz der Aktionselemente richtet sich danach, für welche Schwerpunkte Sie sich entscheiden.

Grundlegendes Thema ist immer die sichere Mobilität im Alter. Die Auswahl weiterer Themen hängt von verschiedenen Faktoren ab. So bietet es sich beispielsweise zum Start der Fahrradsaison im Frühjahr an, das Thema Fahrrad / Pedelec in den Fokus zu stellen. In der dunklen Jahreszeit kann das Thema Sichtbarkeit aufgegriffen werden. Ein schwerer Abbiegeunfall vor Ort kann ein Anlass sein, dem Thema Abbiegeunfälle besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Mit den thematischen Schwerpunkten geben Sie dem Verkehrssicherheitstag einen Rahmen. Kriterien für die weitere Planung können sein:

Veranstaltungsform

- › Handelt es sich um einen Verkehrssicherheitstag der Verkehrswacht oder um einen Verkehrssicherheitstag mit vielen Partnern?
- › Findet der Verkehrssicherheitstag auf dem Marktplatz, im Rahmen einer Seniorenveranstaltung, in einem Autohaus oder anderswo statt?
- › Wie viel Platz steht für den Stand der Verkehrswacht zur Verfügung?

Zielgruppe

- › Erreichen Sie bei der Veranstaltung eher Seniorinnen und Senioren, die mit dem Pkw unterwegs sind? Sind Sie bei einem Fahrradfrühling, bei dem Sie vermehrt ältere Rad- und Pedelec-fahrende antreffen? Oder handelt es sich um einen Gesundheitstag für ältere Menschen, bei dem ein besonderes Interesse an gesundheitlichen Themen besteht?

Weitere Faktoren

- › In welcher Jahreszeit findet der Verkehrssicherheitstag statt?
- › Ist der Stand drinnen oder draußen?
- › Gibt es örtliche Besonderheiten, die Sie bei der thematischen Planung berücksichtigen können? Wurde beispielsweise ein neuer Fußgängerüberweg eingerichtet oder ein Kreisverkehr?
- › Gab es bestimmte Typen von Unfällen in der Stadt/Region, über deren Ursache Sie am konkreten Beispiel aufklären und für sichere Verhaltensweisen sensibilisieren können?

Aktionselemente auswählen

Abhängig von diesen Faktoren können Sie die Schwerpunkte des Verkehrssicherheitstags wählen. Bei kleineren Veranstaltungen ist es sinnvoll, weniger Themen zu setzen als bei großen Verkehrssicherheitstagen. Ausführliche Informationen zum Einsatz der einzelnen Aktionselemente entnehmen Sie bitte den jeweiligen Umsetzungshinweisen.

Bei den Verkehrssicherheitstagen in „Mobil bleiben, aber sicher!“ können Sie die thematischen Schwerpunkte mit Hilfe verschiedener Aktionselemente gestalten. Dazu sind beispielsweise folgende Kombinationen möglich, aus denen Sie die Aktionselemente auswählen können, die für Ihren Verkehrssicherheitstag passen.

Grundthema	Dazu passende Aktionselemente
Sichere Mobilität im Alter	» Informationsstand » die weiteren Aktionselemente je nach Schwerpunkt
Weitere Aktionselemente	
Zu Fuß / Mobilitätshilfen	» Mobilitätshilfen / Rollator » Sichtbarkeit » Sehtest, Hörtest » Reaktionstestgerät » Abbiegeunfälle
Fahrrad / Pedelec	» Fahrradsimulator / Pedelecsimulator » Pedelec » Fahrradhelm » Sichtbarkeit » Sehtest, Hörtest » Reaktionstestgerät » Abbiegeunfälle » Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente
Pkw	» Pkw-Simulator » Bremssimulator, Reaktionstestgerät » Sehtest » Abbiegeunfälle » Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente
Motorrad	» Motorradsimulator » Sichtbarkeit » Sehtest » Abbiegeunfälle » Bremssimulator, Reaktionstestgerät » Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente
Sichtbarkeit	» Sichtbarkeit » Sehtestgerät » Mobilitätshilfen / Rollator » Fahrrad / Pedelec » Motorradsimulator
Abbiegeunfälle	» Abbiegeunfälle » Pkw-, Fahrrad- oder Motorradsimulator » Mobilitätshilfen / Rollator
Müdigkeit / Medikamente	» Beeinträchtigungen durch Alkohol, Müdigkeit, Medikamente » Pkw-, Fahrrad- oder Motorradsimulator » Mobilitätshilfen / Rollator » Reaktionstest
Ablenkung	» Pkw-, Fahrrad- oder Motorradsimulator » Bremssimulator, Reaktionstestgerät

2.6 Organisationskosten

Organisationskosten sind die Kosten für die Verbrauchsmaterialien, die Sie für den Verkehrssicherheitstag benötigen. Dazu zählen Kosten für Kopier- und Schreibpapier, Schreib- und Malstifte, Druckerpatronen und Toner, Portokosten, Klebeband, Absperrband, Fotozubehör, Speicherkarte und Batterien, Mautkosten, CD-ROM, Telefongebühren, Parkgebühren und andere.

2.7 Rahmenprogramm

Ein Rahmenprogramm rundet den Verkehrssicherheitstag meist gut ab. Wichtig ist, dass das Rahmenprogramm einen inhaltlichen Bezug zur Mobilität im Alter und zum Bundesprogramm „Mobil bleiben, aber sicher!“ hat. Ein ansprechendes Rahmenprogramm zieht oft weitere Besucherinnen und Besucher an.

Beispiel: Stehen bei Ihrem Verkehrssicherheitstag ältere Autofahrerinnen und Autofahrer im Fokus, können Sie zusätzlich zu den Aktionselementen ein Quiz zur StVO durchführen. Hier können die Seniorinnen und Senioren ihr Verkehrswissen, das oft nicht auf dem neuesten Stand ist, auffrischen.

Im Rahmenprogramm können Sie auch Kosten abrechnen, die etwa für die Anmietung eines Zeltes oder einer Beschallungsanlage, Ausgaben für einen Sanitätsdienst, GEMA-Gebühren oder die Veranstaltungsversicherung anfallen.

Wichtig ist, dass die Kosten im angemessenen Verhältnis zur Veranstaltungsgröße stehen. Beschreiben Sie bei der Antragstellung in der DVW.app kurz die geplanten Aktivitäten und listen Sie die einzelnen Finanzpositionen auf. Engagieren sich mehrere Partner bei der Veranstaltung, müssen sich diese angemessen an den Kosten des Rahmenprogramms beteiligen.

3 Vorbereitung

3.1 Vorüberlegungen

Starten Sie rechtzeitig mit der Planung und Organisation des Verkehrssicherheitstags. Bevor Sie mit den Vorbereitungen beginnen, stehen einige Vorüberlegungen an:

Erreichen Sie die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren?

Bei einem Seniorentag können Sie davon ausgehen, dass viele Teilnehmer der Zielgruppe kommen werden, gleiches gilt für ein Stadtfest. Vielleicht gibt es in Ihrer Nähe auch ein Reha-Zentrum oder eine Kurklinik, in der viele ältere Menschen anzutreffen sind. Die Erfahrung zeigt, dass Veranstaltungen dort von der Zielgruppe meist gut besucht sind. Werden Sie hingegen zum Beispiel von einem Autohaus zur Beteiligung am Sommerfest angefragt, sollten Sie sich gut überlegen, ob an dieser Veranstaltung wirklich viele Seniorinnen und Senioren teilnehmen werden.

Was müssen Sie bei der Wahl des Veranstaltungsorts berücksichtigen?

Wählen Sie einen Veranstaltungsort, an dem Sie mit viel Laufpublikum rechnen können. Das kann ein beliebter Seniorentreff oder der zentral gelegene Marktplatz sein. Auf jeden Fall müssen die Seniorinnen und Senioren den Veranstaltungsort gut erreichen können.

Achten Sie darauf, dass ausreichend Platz für die geplanten Aktionselemente und, falls nötig, ein Stromanschluss für die Simulatoren zur Verfügung stehen.

An welchem Tag sollte die Veranstaltung stattfinden?

Überlegen Sie bei der Wahl des Veranstaltungstags, wann der geplante Veranstaltungsort voraussichtlich gut von Seniorinnen und Senioren besucht sein könnte. An einem Markttag wird in der Fußgängerzone voraussichtlich mit mehr Besucherinnen und Besuchern zu rechnen sein als an anderen Wochentagen. Hingegen wird der Parkplatz eines etwas außerhalb gelegenen Einkaufszentrums an einem Sonntag kaum jemanden anziehen.

Welche inhaltlichen Schwerpunkte wollen Sie setzen?

Grundthema jedes Verkehrssicherheitstags ist die sichere Mobilität im Alter. Abhängig vom Veranstaltungsformat und dem Veranstaltungstermin können Sie weitere inhaltliche Schwerpunkte setzen. Findet der Verkehrssicherheitstag beispielsweise im Rahmen einer Oldtimer-Show statt, bietet sich die sichere Automobilität im Alter als Schwerpunkt an. Laden die Verkehrsbetriebe zu einem Tag der offenen Tür ein, lassen sich gut Fußgängerthemen vermitteln.

Bei der Wahl der inhaltlichen Schwerpunkte sollten Sie die Themen von Veranstaltungspartnern berücksichtigen. Bietet etwa ein Fahrradhändler die Möglichkeit, Pedelecs zu testen, können Sie sich eher auf die Beratung zu Fahrradhelmen und zum verkehrssicheren Pedelec fokussieren.

3.2 Veranstaltungsformat

Sobald Sie die Vorüberlegungen abgeschlossen haben, können Sie das Format des Verkehrssicherheitstags planen. Beziehen Sie in Ihre Überlegungen ein, ob der Verkehrssicherheitstag...

Thema	Zu berücksichtigen
... besondere Anforderungen an den Veranstaltungsort stellt.	» Findet der Verkehrssicherheitstag bei einem Stadtfest oder einer Seniorenveranstaltung, auf einem Parkplatz, in der Fußgängerzone, auf einer Messe oder in einem Einkaufszentrum statt? » Gibt es einen Stromanschluss?
... alleine oder mit Partnern durchgeführt wird.	» Laden Sie Partner frühzeitig zu einem persönlichen Treffen ein, bei dem Sie Themen und Umsetzung abstimmen und neue Partner kennen lernen können.
... als Einzelveranstaltung oder im Rahmen einer Großveranstaltung stattfindet.	» Müssen Anmeldefristen eingehalten werden? » Haben Sie einen guten Standort, an dem die Zielgruppe erreicht wird? » Wer macht noch mit und was bieten die anderen an?
... eine eintägige oder eine mehrtägige Aktion ist.	» Eintägige Aktion: Ab wann kann der Stand aufgebaut werden und wann muss der Platz spätestens geräumt sein? » Mehrtägige Aktion: Bleiben die Aktionselemente aufgebaut oder müssen sie abends ab- und am nächsten Morgen wiederaufgebaut werden?

3.3 Planung des Verkehrswachtstands

Für die Planung des Verkehrswachtstands sollten Sie überlegen, welche Aktionselemente zum Einsatz kommen. Dies hängt von den Themenschwerpunkten des Verkehrssicherheitstags ab. Eine Übersicht zur Kombination der Aktionselemente enthält Kapitel . Berücksichtigen Sie das zur Verfügung stehende Platzangebot. Verzichten Sie lieber auf ein Aktionselement, bevor Ihr Angebot zu gedrängt wirkt und unübersichtlich wird. Bei großen Veranstaltungen, wie Stadtfesten, kann es passieren, dass Sie einen wenig attraktiven Platz zugewiesen bekommen. Können Sie die Platzzuteilung nicht mehr ändern, bewerben Sie den Verkehrswachtstand im Vorfeld und bei der Veranstaltung besonders intensiv.

Sobald feststeht, welche Aktionselemente zum Einsatz kommen, können Sie sich über die Gestaltung des Stands Gedanken machen. Eine Skizze des Veranstaltungsorts hilft Ihnen bei der Orientierung und bei der Anordnung der Aktionselemente. Überlegen Sie, aus welchen Richtungen das Publikum kommt und welcher „Hingucker“ an den Stand lockt.

Wenn sich bei Ihrem Verkehrssicherheitstag weitere Partner beteiligen, stimmen Sie mit ihnen den Aufbau und Ablauf ab. Benötigt beispielsweise der Fahrradhändler, der Pedelecs für einen Parcours zur Verfügung stellt, einen zusätzlichen Stromanschluss zum Aufladen der Akkus?

Sie müssen nicht ausschließlich Aktionsgeräte Ihrer Verkehrswacht einsetzen. Diese können auch bei anderen Verkehrswachten oder Drittanbietern ausgeliehen werden. Stimmen Sie die Betreuung dieser Aktionsgeräte ab. In der Regel werden sie von einem qualifizierten Moderator der Verkehrswacht oder des Drittanbieters, die das Aktionsgerät zur Verfügung stellen, betreut. Klären Sie, ob Sie sich zusätzlich um ein Mikrofon und eine Beschallungsanlage für den Moderator kümmern müssen.

Überlegen Sie sich schon vor dem Verkehrssicherheitstag, wie Sie auf den Stand der Verkehrswacht aufmerksam machen wollen. Mit Kundenstoppn und Plakaten können Sie die Seniorinnen und Senioren etwa auf das kostenlose Testen der Sehfähigkeit am Sehtestgerät oder den Rollatorparcours aufmerksam machen. Die Plakate und weitere Medien können Sie im Online-Medienshop der DVW bestellen.

Eine Schüssel mit Bonbons oder Keksen, an warmen Tagen auch ein kühles Getränk oder ähnliches sind eine nette Einladung, an den Informationsstand zu kommen. Die Seniorinnen und Senioren, die eines der Aktionsgeräte genutzt haben, erhalten damit ein kleines Dankeschön. In dieser Situation lässt sich gut ein vertiefendes Gespräch anknüpfen. Ein paar Stühle für die Seniorinnen und Senioren laden zum Ausruhen ein und bieten einen guten Einstieg in das Angebot der Verkehrswacht. Bei Großveranstaltungen sind ein guter Moderator oder Moderatorin mit Mikrofon und Beschallungsanlage ein effektives Mittel, um das Publikum auf das Angebot der Verkehrswacht aufmerksam zu machen.

3.4 Aufgabenverteilung

Sind die Planungen des Verkehrswachtstands abgeschlossen, geht es an die Aufgabenverteilung. Welches Mitglied der Verkehrswacht betreut welches Aktionsgerät? Müssen die Betreuerinnen und Betreuer gegebenenfalls noch angeleitet werden oder benötigen sie zusätzliche Informationen? In den Umsetzungshinweisen zu den Aktionselementen finden Sie ausführliche Informationen und Hintergrundwissen zu zahlreichen Themen, die für ältere Menschen im Straßenverkehr wichtig sind.

Verteilen Sie die Aufgaben, wie:

- > Wer hängt im Vorfeld des Verkehrssicherheitstags Plakate auf oder verteilt Handzettel?
- > Wer organisiert die einzelnen Aktionsgeräte, wer transportiert sie?
- > Wer kümmert sich um die Medien und Materialien?
- > Wer organisiert die Verpflegung des Standpersonals?
- > Wer kümmert sich um mögliche Partner?

Planen Sie ein bis zwei zusätzliche Personen ein, die im Krankheitsfall einspringen können.

Alle Verkehrswachtmitglieder sollten als solche erkennbar sein, etwa durch einheitliche T-Shirts oder Jacken der Verkehrswacht. Teilen Sie allen Beteiligten Uhrzeit und Treffpunkt mit, an denen der Aufbau des Stands der Verkehrswacht beginnt. Planen Sie außerdem während des Verkehrssicherheitstags Zeit für kleine Pausen der einzelnen Standbetreuerinnen und Standbetreuer ein.

Es kann sinnvoll sein, eine Liste mit den Telefonnummern aller Beteiligten (Standpersonal, Kooperationspartner/innen, Veranstalter/innen etc.) anzulegen. Denken Sie dabei an den Datenschutz: Nur mit Einwilligung der Betroffenen dürfen Sie deren Telefonnummern in einer Liste erfassen, um sie beim Verkehrssicherheitstag dabei zu haben. Verwahren Sie die Telefonliste beim Verkehrssicherheitstag so, dass nur das Standpersonal diese einsehen kann.

Stimmen Sie im Vorfeld ab, wo in der Nähe des Verkehrssicherheitstags Fahrzeuge, die gegebenenfalls sogar einen Anhänger zum Gerätetransport haben, geparkt werden können. Klären Sie auch, ob Sie bei Bedarf mit einem Fahrzeug das Gelände befahren dürfen, beispielsweise für die Demonstration des toten Winkels.

3.5 Veranstaltungsversicherung

Eine Veranstaltungsversicherung ist unbedingt notwendig, damit Sie bei Ihren Verkehrssicherheitstagen ausreichend abgesichert sind. Fragen Sie dazu bei Ihrer Landesverkehrswacht nach; sie hilft gern weiter.

3.6 Kooperationspartner

Die meisten Verkehrswachten arbeiten vor Ort eng mit Partnern und Sponsoren zusammen. Bei den Verkehrssicherheitstagen in „Mobil bleiben, aber sicher!“ darf das Engagement von Sponsoren erkennbar sein, aber nicht auf Produkt- und Verkaufswerbung abzielen. Die Zusammenarbeit mit Partnern erleichtert die Arbeit der Verkehrswacht.

Häufig blickt die Verkehrswacht auf eine lange Zusammenarbeit mit festen Partnern und Sponsoren zurück, manchmal bedarf es aber der Suche nach neuen Beteiligungen. Neben einer sorgfältigen Recherche braucht es häufig Geduld, Hartnäckigkeit und etwas Glück bei der Suche nach Unterstützern.

Planen Sie zunächst die konkrete Gestaltung Ihres Verkehrssicherheitstags. Klären Sie, welchen Part Kooperationspartner übernehmen können. Bereiten Sie sich auch auf mögliche Rückfragen vor und überlegen Sie Argumente, welchen Nutzen der angesprochene Partner von einer Beteiligung am Verkehrssicherheitstag hat. Sind diese Vorüberlegungen abgeschlossen, können Sie Ihr Anliegen professionell und mit der nötigen Überzeugungskraft gegenüber potentiellen Partnern vorbringen.

Statt allgemeiner Rundbriefe oder E-Mails sollten Sie den richtigen Ansprechpartner oder die richtige Ansprechpartnerin recherchieren und diese direkt ansprechen. Stellen Sie Ihr Anliegen kurz vor. Kündigen Sie zum Beispiel an, dass Sie sich in den nächsten Tagen noch einmal telefonisch melden, dann sollten Sie dies auch tun. Zeigen Sie Präsenz und Interesse, aber seien Sie nicht aufdringlich.

Die Möglichkeiten für eine Beteiligung von Kooperationspartnern sind vielfältig, beispielsweise:

Aktionselement	Beteiligung
Rollator / Mobilitätshilfen	<u>Sanitätshaus</u> » Rollatorleihe, Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen <u>ÖPNV</u> » Bus / Veranstaltungsort » Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen
Pedelec / Parcours	<u>Fahrradhändler/in</u> » Leihpedelecs » Fahrradhelme » Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen
Pkw	<u>SHT-Trainer/in, Autohaus, Kfz-Sachverständige/r, Fahrlehrer/in</u> » Pkw mit verschiedenen Fahrerassistenzsystemen » Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen
Motorrad	<u>Motorradhändler/in</u> » Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen
Sehtestgerät	<u>Optiker/in oder Augenarzt/ärztin</u> » Sehtestgerät » Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen
Hörtestgerät	<u>Hörgeräteakustiker/in</u> » Hörtestgerät » Mitarbeiter/in mit Fachkenntnissen

Denken Sie auch an Kooperationspartner, die einen direkten Zugang zur Zielgruppe haben und Ihren Verkehrssicherheitstag bewerben können, wie örtliche Seniorenbüros, Seniorenbeiräte, kirchliche Einrichtungen, Seniorenabteilungen örtlicher Vereine (Wandervereine, Heimatvereine), Verwaltungen (Städte, Gemeinden, Kreise) oder Sozialvereine.

3.7 Finanzierung

Für Ihren Verkehrssicherheitstag können Sie eine finanzielle Förderung bei der DVW beantragen. Gefördert wird „Mobil bleiben, aber sicher!“ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Grundsätzlich gilt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Kosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Veranstaltung und zur erwarteten Teilnehmerzahl der Zielgruppe (geschätzte Anzahl der Seniorinnen und Senioren, die Sie an Ihrem Stand erwarten) stehen. Neben der öffentlichen Förderung können die Verkehrswachten weitere Finanzierungsmöglichkeiten nutzen, etwa über Partner und Sponsoren.

Weitere Informationen zu den Voraussetzungen für eine Förderung enthält das Infoblatt „Allgemeine Hinweise zu den Bundesprogrammen“, das Sie in der DVW.app herunterladen können.

3.8 Projektplaner DVW.app

Bei dem Projektplaner handelt es sich um eine Webapplikation, das heißt, sie kann auf jedem internetfähigen Gerät über den Browser (Chrome, Firefox, Safari etc.) aufgerufen werden. Über den Projektplaner DVW.app werden alle Anträge für Verkehrssicherheitstage gestellt und abgerechnet. Die Adresse der DVW.app lautet: <https://DVW.app>

Für neue Benutzerinnen und Benutzer

Um mit der DVW.app zu arbeiten, brauchen Verkehrswachten eine gültige E-Mailadresse. Eine Verkehrswacht kann auch mehrere Benutzerinnen und Benutzer anlegen lassen. Dazu benötigt jede Benutzerin und jeder Benutzer eine eigene Mailadresse. Aktive Moderatorinnen und Moderatoren nutzen ihren Zugang als Moderatorin oder Moderator. Wenden Sie sich bitte an Ihre Landesverkehrswacht, wenn Ihre Verkehrswacht noch keinen Zugang zur DVW.app hat oder Sie diesen nicht kennen.

Was zu tun ist, wenn Sie sich das erste Mal angemeldet haben

Die DVW.app verfügt über einen Hilfe-Modus. Wenn Sie sich das erste Mal in der DVW.app einloggen, können Sie einer Einführungstour folgen. Diese stellt Ihnen die wichtigsten Bereiche in der Benutzeroberfläche vor. Folgen Sie dieser Tour und machen Sie sich mit den Funktionen vertraut.

Bei den meisten Vorgängen und Aktionen gibt es die Möglichkeit, über die Hilfe-Funktion nähere Erläuterungen zu erhalten. Hierfür klicken Sie einfach das entsprechende Symbol an und folgen den Anweisungen.

Als ersten Schritt überprüfen und vervollständigen Sie Ihre Konto- und Profildaten. Dazu klicken Sie rechts oben auf das Figuren-Piktogramm und wählen die Option „Profil bearbeiten“.

Sehr wichtig ist die Nachrichtenfunktion, mit der Sie über die Vorgänge auf dem Laufenden bleiben. Hierüber erhalten Sie zum Beispiel Statusinformationen zu Ihren Anträgen und können auf Rückfragen der Landesverkehrswacht oder der DVW reagieren.

3.9 Der Antrag für einen Verkehrssicherheitstag

Möchten Sie einen Verkehrssicherheitstag „Mobil bleiben, aber sicher!“ durchführen, ist dafür im Vorfeld der Veranstaltung ein Antrag notwendig. Er dient vor allem Ihrer Absicherung: Sie wissen mit der Bewilligung, mit welchem Budget Sie kalkulieren können. Und wir geben Ihnen wichtige Hinweise, damit es bei der Abrechnung nicht zu Problemen kommt.

Die Antragstellung für Verkehrssicherheitstage ist in der DVW.app übersichtlich und komfortabel gestaltet. Sie wählen in der Menüleiste oben den Menüpunkt „Verkehrssicherheitstage“, dann „Anträge“ und schließlich „Neuer Antrag“. Nun folgen Sie den Anweisungen in dem Formular und füllen die notwendigen Felder aus. Bei Unsicherheiten können Sie die Hilfe-Funktion in Anspruch nehmen. Darüber hinaus gibt Ihnen die DVW.app an wichtigen Punkten eine Rückmeldung, sobald eine Eingabe unvollständig oder ungültig ist. Ist der Antrag ausgefüllt, muss er gespeichert werden und wird als Entwurf angezeigt. Hier können Sie bei Bedarf noch Änderungen vornehmen oder Ergänzungen einfügen. Schicken Sie den Antrag ab (zur LVW), ist er für Sie zur weiteren Bearbeitung gesperrt, das heißt Sie können ihn nicht mehr verändern.

Weitere Informationen zur Antragstellung enthält das Infoblatt „DVW-Bundesprogramme: Allgemeine Hinweise“.

3.10 Fristen

Stellen Sie den Antrag für die Förderung Ihres Verkehrssicherheitstags frühzeitig, das heißt mindestens 6 Wochen vor der Veranstaltung.

3.11 Beschreibung des Ablaufs

Beschreiben Sie in Ihrer Antragstellung kurz, was Sie beim Verkehrssicherheitstag genau planen. Gehen Sie dabei auf die inhaltlichen Schwerpunkte und Botschaften, die Sie vermitteln wollen, ein.

3.12 Angebote einholen

Beachten Sie bei der Antragstellung den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Kosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Veranstaltung und zur erwarteten Teilnehmerzahl der Zielgruppe (geschätzte Anzahl der Seniorinnen und Senioren, die Sie an Ihrem Stand erwarten) stehen. Haben Sie Angebote eingeholt, müssen Sie das wirtschaftlichste Angebot wählen. Liegen die Kosten für den Einsatz von Geräten oder Dienstleistungen über einem bestimmten Betrag, müssen Sie mindestens drei schriftliche Angebote einholen und dokumentieren. Den aktuellen Betrag, ab dem Sie Vergleichsangebote einholen müssen, entnehmen Sie bitte dem Infoblatt „DVW-Bundesprogramme: Allgemeine Hinweise“.

3.13 Bewerbung der Veranstaltung

Bewerben Sie Ihren Verkehrssicherheitstag vor der Veranstaltung. Die Bewerbung im Vorfeld des Veranstaltungstermins dient dazu, Seniorinnen und Senioren auf den Verkehrssicherheitstag aufmerksam zu machen und zur Teilnahme einzuladen. Dazu können Sie Plakate aushängen, Handzettel verteilen und Anzeigen in örtlichen Medien schalten. Ergänzend ist auch eine Bewerbung im Internet möglich.

Weisen Sie bei der Vorabbewerbung und während der Durchführung am Veranstaltungsort immer auf die Förderung durch das Bundesverkehrsministerium hin. Dazu stehen entsprechende Programmmedien (Plakate, Handzettel u. a.) und Programmspannbänder der DVW zur Verfügung.

Im Online-Medienshop der DVW können Sie kostenfrei Plakate und Handzettel mit Eindrucksflächen bestellen. Die Eindrucksfläche ist dafür vorgesehen, Veranstaltungsdatum, Veranstaltungsort, Uhrzeit, Angebote und gegebenenfalls Partner zu nennen. Der Druck ist direkt auf dem Handzettel oder Plakat möglich. Bei A1-Plakaten können Sie bedruckbare Aufkleber nutzen, die Sie selbst bedrucken und anschließend auf der Eindrucksfläche aufkleben können.

Die Vorabbewerbung mit einer Anzeigenschaltung in der Presse oder im Internet muss in Medien oder Internetseiten geschehen, die für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren relevant sind. Vorlagen für die Anzeigenschaltung gibt es in der DVW.app. Eine Vorabbewerbung auf der Internetseite Ihrer Verkehrswacht, der Landesverkehrswacht oder bei Facebook ist möglich. In diesen Fällen ist zusätzlich eine Bewerbung per Plakat und/oder Handzettel oder Anzeigenschaltung notwendig.

Bei der Bewerbung und in allen Veröffentlichungen (Zeitungsanzeigen und ähnliches) müssen Sie stets die drei Logos als Logoreihe (BMVI, „Mobil bleiben, aber sicher!“-Logo, DVW) verwenden. Die aktuelle Logoreihe können Sie in der DVW.app herunterladen.



3.14 Der Verkehrssicherheitstag startet

Sind die Beteiligten am Treffpunkt eingetroffen, kann der Aufbau losgehen. Vergewissern Sie sich, dass allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Stand klar ist, welche Aufgaben sie haben:

- > Wer baut welches Aktionsgerät auf?
- > Wer kümmert sich um den Aufbau und die Gestaltung des Infostands?
- > Wer kümmert sich gegebenenfalls um Partner und Sponsoren?
- > Wer betreut erste Besucherinnen und Besucher am Stand?

Denken Sie an Materialien für den Aufbau, wie Schere, Klebefilm oder Absperrband. Legen Sie eine Kiste mit den Materialien an, die jedes Mal benötigt werden. Diese können Sie zu jedem Verkehrssicherheitstag mitnehmen. Wer möchte, kann Namensschilder für die Standbetreuerinnen und Standbetreuer anfertigen. Sie können aber auch die Verkehrswachtkarte dazu nutzen.

Neben der Verpflegung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind je nach Wetter auch Sonnencreme, Basecaps, Sonnenhüte oder Handschuhe sinnvoll. Informieren Sie darüber, wo sich Toiletten und - bei größeren Veranstaltungen - eine Erste-Hilfe-Station befinden. Sorgen Sie dafür, dass Jacken, Taschen, Rucksäcke und alle weiteren persönlichen Gegenstände der Standbetreuerinnen und Standbetreuer sicher verstaut werden können.

3.15 Es läuft nicht so, wie geplant

Dann passiert es doch: Trotz guter Organisation und detaillierter Planung geht etwas schief. Bei manchen Dingen können Sie gegensteuern. Werden bei der Organisation bereits ein bis zwei zusätzliche Personen als Ersatz eingeplant, lässt sich der kurzfristige Ausfall eines Verkehrswachtmitarbeiters auffangen.

Auf andere Umstände haben Sie keinen Einfluss. Ein Platzregen vertreibt innerhalb kürzester Zeit alle Besucherinnen und Besucher und macht den Rollatorparcours unpassierbar. Oder es herrscht große Hitze und die Besucherinnen und Besucher bleiben aus. Sorgen Sie in diesen Fällen für die Sicherheit der Standbetreuerinnen und Standbetreuer. Beenden Sie lieber früher den Verkehrssicherheitstag, bevor etwas passiert. Müssen Sie den Verkehrssicherheitstag vorzeitig abbrechen, geben Sie bei der Abrechnung der Veranstaltung bitte die Gründe dafür an. Das erspart Rückfragen.

4 Nachbereitung

Eine gründliche Nachbereitung ersetzt viel Vorbereitungszeit für Ihren nächsten Verkehrssicherheitstag. Tauschen Sie sich mit den anderen Helferinnen und Helfern aus und besprechen Sie gemeinsam, was gut und was nicht so gut gelaufen ist. Es kann hilfreich sein, eine Liste mit allen organisatorischen Punkten zu erstellen. Auf jeden Fall ist solch eine Übersicht eine große Hilfe bei der nächsten Veranstaltungsplanung.

Danken Sie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die am Stand der Verkehrswacht mitgeholfen haben, und den Kooperationspartnern, die Sie beim Verkehrssicherheitstag unterstützt haben.

4.1 Abrechnung

Spätestens vier Wochen nach dem Verkehrssicherheitstag sollten Sie in der DVW.app die Abrechnung einreichen. Dafür benötigen Sie die Belege für alle Ausgaben, und Sie müssen kurz darstellen, was genau Sie durchgeführt haben.

4.1.1 Belege und Originalunterlagen

Für alle Ausgaben, die Sie abrechnen möchten, benötigen Sie einen Beleg. Dieses können eine Rechnung, ein DVW-Formular (Transportkosten, Aufwandsentschädigungen) oder ähnliches sein. Die DVW-Formulare können Sie in der DVW.app herunterladen. Bitte achten Sie darauf, dass die Formulare vollständig ausgefüllt und unterschrieben sind, und reichen Sie alle Belege im Original ein.

4.1.2 Sachbericht und Fotos

Beschreiben Sie in einem kurzen Sachbericht, was genau Sie beim Verkehrssicherheitstag durchgeführt haben und welches die wichtigsten Inhalte waren. Schreiben Sie auch, wie Sie die Veranstaltung vorab beworben und dabei auf die Förderung durch das BMVI hingewiesen haben. Legen Sie die Anzeige, das Plakat, den Handzettel o. ä. bei.

Der Sachbericht wird durch einige aussagekräftige Fotos ergänzt:

- > Fotografieren Sie unbedingt, wie Sie während der Veranstaltung auf die Förderung durch das BMVI hingewiesen haben (Spannband, Aufsteller mit Plakat, Infostand mit Medien o. ä.).
- > Machen Sie ein Foto vom Gesamtauftritt, bei dem man möglichst die Aktionsgeräte sehen kann.
- > Wenn Sie einen Infostand abrechnen möchten, machen Sie davon ein Foto.
- > Idealerweise zeigen Sie auch, dass die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren die Veranstaltung besucht hat.

Geben Sie Ihre Abrechnung in der DVW.app ein, drucken Sie sie aus und senden Sie alle Unterlagen mit den Originalbelegen und Fotos an die Landesverkehrswacht.

5 Medien

Zur Ausstattung des Informationsstands gibt es viele kostenfreie Medien. Informationen über neue Medien erhalten Sie in unserem regelmäßig erscheinenden Newsletter „Verkehrswacht intern“. Falls Sie den Newsletter noch nicht erhalten, können Sie diesen in der DVW.app abonnieren. Dazu klicken Sie rechts oben auf das Figuren-Piktogramm und wählen die Option „Profil bearbeiten“. Aktivieren Sie die Checkbox „Newsletter abonnieren“, die unten steht.

5.1 Medienshop der DVW

Im Online-Medienshop der DVW finden Sie alle aktuell zur Verfügung stehenden Medien und Materialien: <https://deutsche-verkehrswacht.de/shop/>.

Bestellen Sie rechtzeitig vor der Veranstaltung, damit alle Medien pünktlich da sind.

5.2 Weitere Medien

Weitere Medien gibt es hier:

- > BMVI: www.bmvi.de (Rubrik Service / Publikationen)
- > BAST: www.bast.de (Rubrik BAST / Publikationen)
- > VMS: www.verkehrswacht-medien-service.de (Shop)
- > DVR: www.dvr.de (Rubrik: Service / Medien)

5.3 Weitere Materialien

Weitere Materialien für die Verkehrssicherheitstage erhalten Sie bei verschiedenen Anbietern.

Zubehör und Sicherheitsausstattung für Rollatoren gibt es beispielsweise in Sanitätshäusern und im Fahrradhandel (Klingel, Licht). Für die Ausstellung von Fahrradhelmen und reflektierenden Materialien am Infostand finden Sie gegebenenfalls Unterstützung im örtlichen Fahrradhandel. Discounter bieten regelmäßig zum Start der Fahrradsaison gute und günstige Fahrradhelme an, die Sie für die Helmdemonstration nutzen können. Kleine Eierhelme für die Helmdemonstration können Sie im Internet bei verschiedenen Anbietern erwerben.

Für Ihre Notizen:

www.deutsche-verkehrswacht.de

