

Kommissionsdrucksache

(21.04.2015)

Inhalt

Stellungnahme
des Landessenorenbeirates Mecklenburg-Vorpommern e. V.
zur
Fahreignung von Pkw-Fahrern/-innen im Alter ab 65 Jahren
im Straßenverkehr
sowie
Master-Forschungsprojekt der Hochschule Neubrandenburg,
Fachbereich Gesundheit, Pflege, Management



Landesseniorenbeirat Mecklenburg-Vorpommern e.V.



LSB M-V

Landesseniorenbeirat M-V e.V., Perleberger Straße 22, 19063 Schwerin, ☎: 0385/ 5557970, Fax: 0385/5558961

Enquetekommission des Landtages M-V
„Älter werden in M-V“
Herrn Jörg Heydorn
Lennéstraße 1
19053 Schwerin

Mobilität im Alter

Schwerin, 20.04.2015

Sehr geehrter Herr Heydorn,

der Landesseniorenbeirat M-V hat sich im März auf 2 Regionalkonferenzen in Neubrandenburg und Bad Doberan mit den Nahverkehrskonzepten von Landkreisen beschäftigt und Schlussfolgerungen für die Mitwirkung der Kreiseniorenbeiräte bzw. kommunalen Beiräte im weiteren Prozess der Über- bzw. Erarbeitung gezogen. Die Beiräte sind bereit, sich in die Diskussion einzubringen.

In Neubrandenburg stellte Prof. Oppermann von der HS Neubrandenburg die Ergebnisse eines Master-Forschungsprojektes (Forschungswerkstatt) Fachbereich Gesundheit, Pflege, Management Studiengang Management im Sozial- /Gesundheitswesen (M. A.) von Studenten zum Thema **„Ist die Fahreignung von PKW-Fahrern/-innen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr gewährleistet?“** vor.

Die Ergebnisse dieses Projektes veranlassen uns, einen größeren Fokus auf den Individualverkehr im ländlichen Raum zu werfen. Hier sind ältere Menschen auf ihren privaten Pkw angewiesen. Dieser Fakt und die Anforderungen des demografischen Wandels scheinen aber bei den Verkehrs- und Stadtplanern und zuständigen Behörden noch nicht angekommen zu sein. Unübersichtliche Straßenführungen, Parkplätze und Parkhäuser und deren Zufahrten entsprechen nicht den eingeschränkten Möglichkeiten älterer Menschen. Ständige unerklärliche Geschwindigkeitswechsel auf kürzesten Strecken, nicht einsehbare Straßenbereiche durch Bewuchs, Hecken oder Transparente/Plakate (hier auch Wahlplakate zu Landtags- oder Kommunalwahlen) oder Werbeaufsteller lenken durch sinnlose Botschaften die Pkw-Fahrer von wesentlichen Informationen ab. Der Schilderwald muss endlich beseitigt und eindeutige Regelungen gefunden werden.

Ein abschreckendes Beispiel für die Planung des Parkplatzes eines Einkaufszentrums ist der des Siebenseencenters in Schwerin. Bei der Ein- oder Ausfahrt muss jeder Fahrer

Landesseniorenbeirat
Mecklenburg-Vorpommern e. V.
Perleberger Straße 22
19063 Schwerin

Tel.: 0385/555 79 70
Fax: 0385/555 89 61
E-Mail: lsb@landesseniorenbeirat-mv.de
www.landesseniorenbeirat-mv.de

Bankverbindung
VR-Bank e. G.
IBAN: DE61 1409 1464 0000 0037 78
BIC: GENODEF1SN1

ständig und mehrfach die Regel „rechts hat Vorfahrt“ beachten. Für auswärtige und insbesondere ältere Fahrer sehr unübersichtlich und verwirrend.

Vorbildliche Parkplätze sind als Ringverkehr gestaltet, wo man nur einmal bei der Ausfahrt den im Ring befindlichen Pkw die Vorfahrt gewähren muss. Die Fahrzeuge im Ring (Einbahnstraße) haben dabei grundsätzlich Vorfahrt. Diese Regelung ist einfach, übersichtlich und vermeidet unnötige Stresssituationen.

Gleiche Probleme treten auch auf Parkplätzen von Gesundheitseinrichtungen oder Behörden sowie öffentlichen und bewirtschafteten Parkplätzen und Parkhäusern auf. Die Parkbuchten sind so eng, dass Menschen mit Einschränkungen nicht mehr problemlos ein- oder aussteigen können. Die Nutzung von Gehhilfen/Rolatoren ist völlig unmöglich. Völlig unbeachtet bleibt, dass die Pkw (Van oder SUV) immer größer werden und nicht mehr in die Parktaschen passen. Laut ADAC sind diese Fahrzeuge auch für den Fahrer häufig sehr unübersichtlich, werden wegen des höheren Einstiegs aber gerade von älteren Menschen gefahren. Neben den technischen Einschränkungen müssen ältere Pkw-Fahrer auch ihre persönlichen Einschränkungen ausgleichen. Dies ist aber oft bei den zusätzlich unübersichtlichen Bedingungen vor Ort nicht mehr realisierbar.

Leider werden in solche Planungsprozesse Senioren- und Behindertenbeiräte unzureichend bzw. nicht mit einbezogen. In der Kommunalverfassung gibt es keine zwingende Orientierung zur Einbeziehung der Beiräte in der Planungs- und Genehmigungsphase. Bei der Ausbildung der entsprechenden Planer findet der demografische Wandel noch nicht statt, was zumindest die Mehrzahl der Ergebnisse erkennen lässt.

Hier wäre ein deutlicheres Zeichen der Enquetekommission auch in Richtung Verkehrsministerium, Bildungsministerium, Landkreise und Kommunen wünschenswert.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Rosenheinrich
Vorsitzender

Anlage: Präsentation Prof. Oppermann



Ist die Fahreignung von PKW-Fahrern/-innen im Alter ab 65 Jahren im Straßenverkehr gewährleistet?

**Master-Forschungsprojekt (Forschungswerkstatt)
Fachbereich Gesundheit, Pflege, Management
Studiengang Management im Sozial- /Gesundheitswesen (M. A.)**

Vorgelegt von:

Wiebke Gensich, B. Sc.; Steven Müller, B. Sc.; Svenja Schiel, B. Sc.

Betreuer:

Prof. Dr. Roman F. Oppermann, LL. M., M. A.



Gliederung

- 1. Problemstellung**
- 2. Zielsetzung und Fragestellung**
- 3. Bevölkerungsstruktur M-V**
- 4. Veränderung der Mobilität im Alter**
- 5. Verkehrslandschaft/Unfallstatistik M-V**
- 6. Expertenbefragung**
- 7. Darstellung der Ergebnisse**
- 8. Fazit und Ausblick**



1. Problemstellung

- **2013: Anteil Personen über 65 Jahren beträgt 22,43 % in M-V**
- **Vermehrtes Auftreten von alterstypischen Erkrankungen/Beeinträchtigungen hat Folgen für die Lebensqualität**
- **Individuelle Mobilität ist ein Grundbedürfnis**
- **Mobilität beeinflusst wirtschaftliche Entwicklung einer Gesellschaft (Individual/ÖPNV)**
- **Automobilität gewährleistet autonome Teilhabe und Selbständigkeit**



2. Zielsetzung und Fragestellung

PKW-Führerschein wird in Deutschland auf Lebenszeit ausgestellt (ohne altersabhängige Prüfung)

- **Die Fahreignung der älteren Bevölkerung ab 65 Jahren in M-V soll dargestellt und beschrieben werden**
- **Maßnahmen zum Erhalt bzw. Steigerung der Fahreignung sollen herausgearbeitet werden**



3. Bevölkerungsstruktur M-V

- **M-V hat 23.193 qkm Gesamtbodenfläche**
 - **Einwohner M-V: 1,59 Mio. (69 E./qkm)**
- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| Bundesdurchschnitt: | 229 E./qkm |
| Landkreis MSE: | 48 E./qkm |
| Stadt Neubrandenburg | 738 E./qkm |



Bevölkerungsentwicklung in M-V

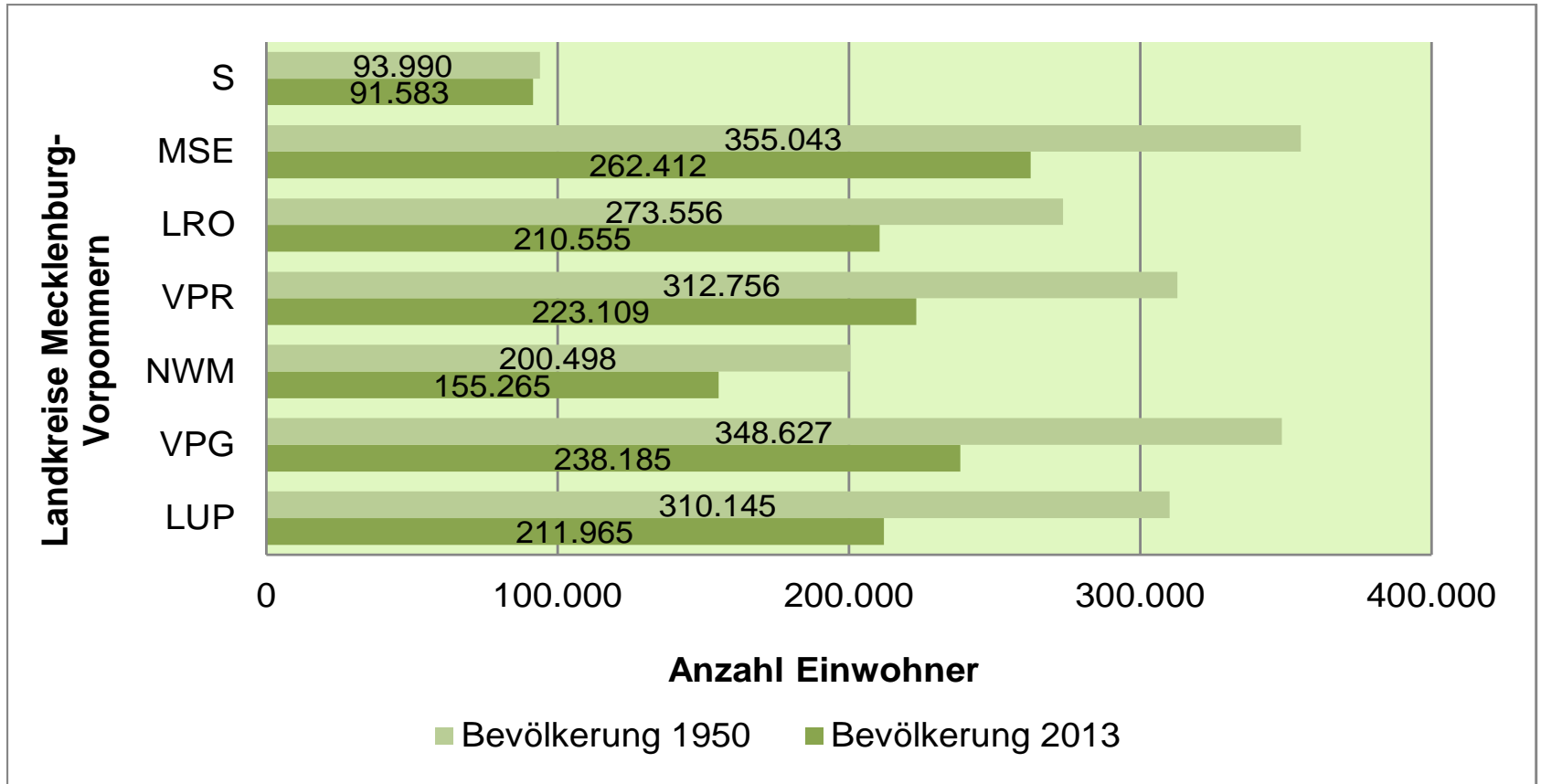
Abbildung 1: Bevölkerungsdichte nach Landkreisen 2013



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2013, S.365; 2014c, S.4)



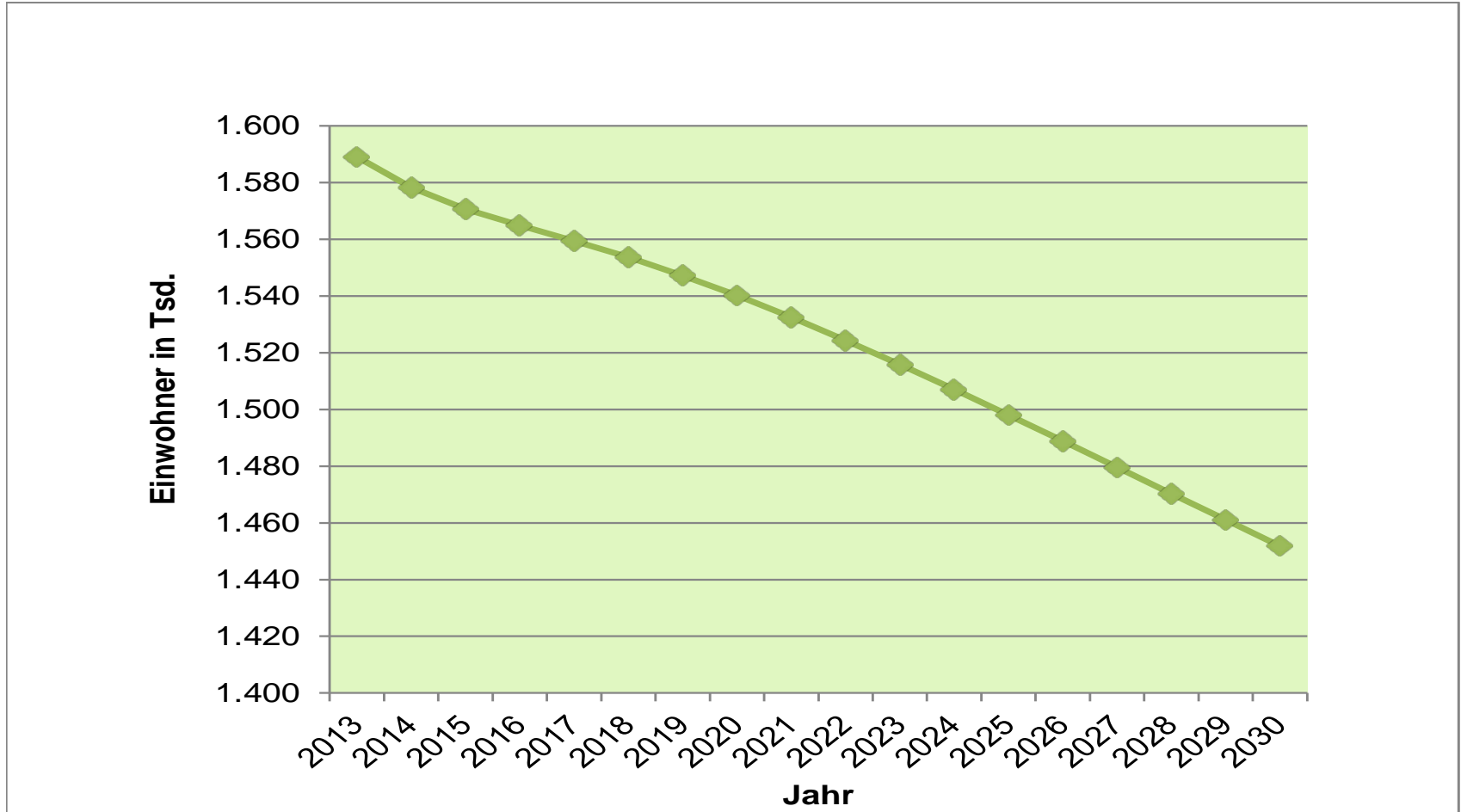
Abbildung 1: Bevölkerungszahlen 1950 und 2013 nach Landkreisen



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2013, S.365; 2014c, S.4)



Abbildung 1: Prognose Bevölkerungsentwicklung bis 2030



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2009, S.26 ff.



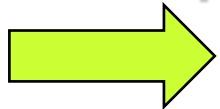
Altersstruktur M-V (2013)

Durchschnittsalter

- **2000: 40,7 Jahre**
- **2010: 45,5 Jahre**
- **2012: 46,1 Jahre**

Über 65 Jahre

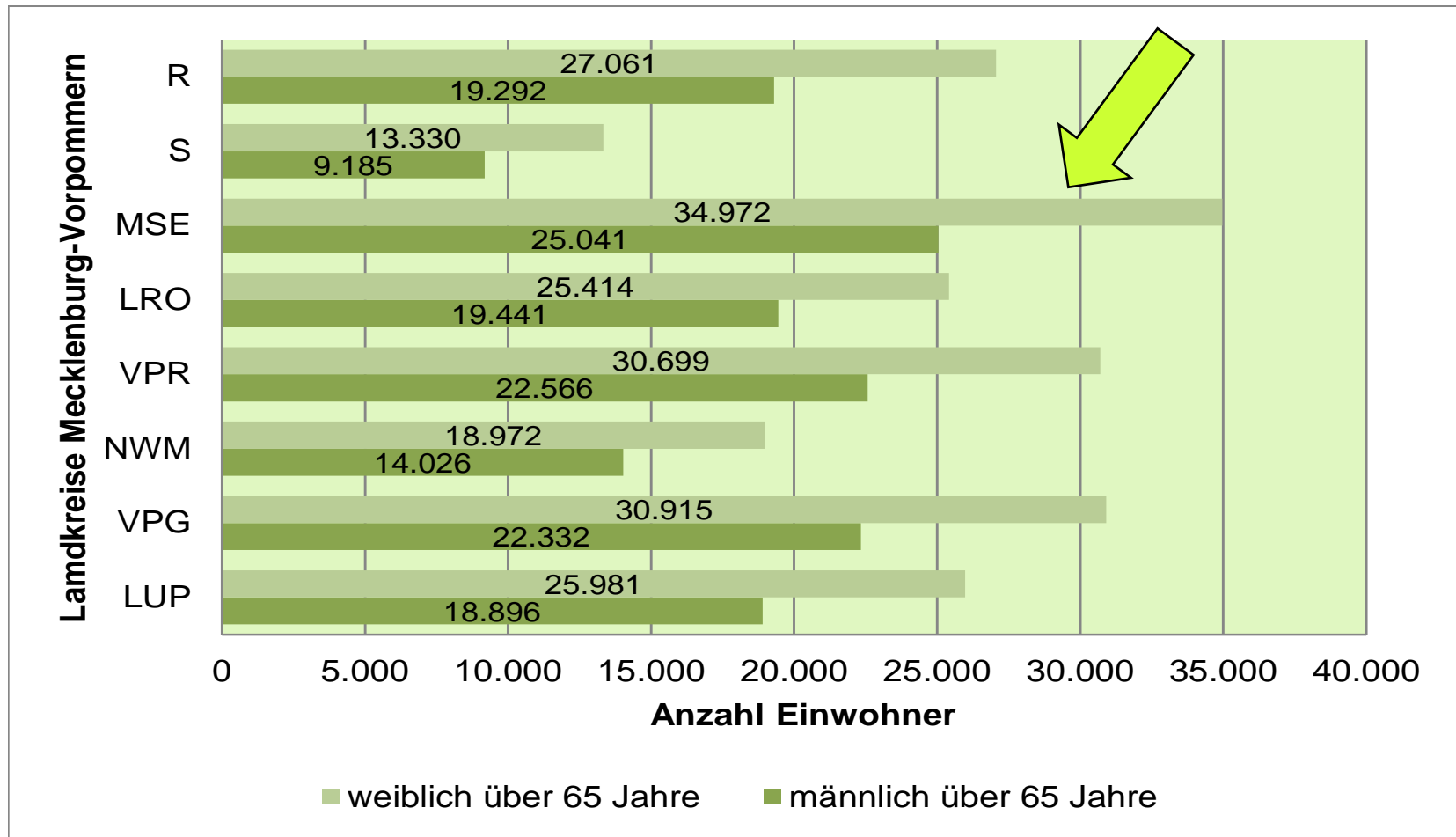
- **M-V: 22,43 % (rd. 358.000 E.)**
 - Männer: 42,10 % (rd. 151.000 E.)**
 - Frauen: 57,90 % (rd. 207.000 E.)**



Prognose 2030 Ü65: 36,15 %



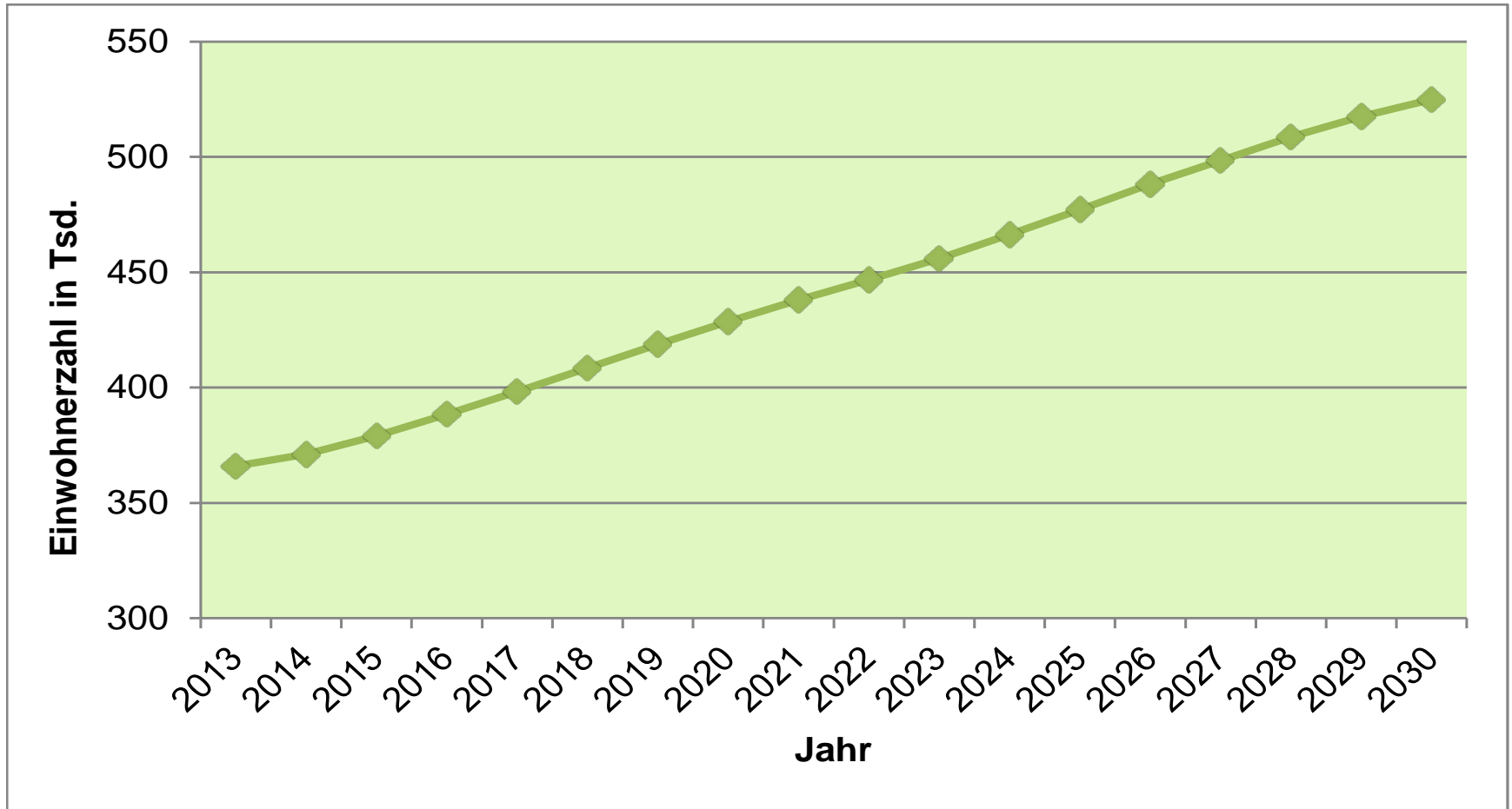
Abbildung 1: Altersstruktur nach Geschlecht in den Landkreisen 2013



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2014a, S.4 ff.



Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der über 65-Jährigen bis zum Jahr 2030



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2009, S.26 ff.



4. Veränderung der Mobilität im Alter

Das Führen eines Fahrzeuges vereint verschiedene Fähigkeiten u. a.

- **die visuelle Suche; das Ausblenden irrelevanter und die Fokussierung relevanter Reize, der Aufgabenwechsel, die Eigenkontrolle und die Fehlervermeidung**
- **die Wechselwirkung zwischen fahraufgabenbezogenen Anstrengungen und den individuellen Ressourcen**
- **Die Entwicklung der subjektiven Sicht des Fahrers vor dem Hintergrund baulicher und verkehrstechnischer Eigenschaften**



Quelle:
Nordkurier

Baustelle fordert Geduld

Alle vier Tage kracht's auf dem Engpass Moorbrücke

NEUBRANDENBURG · 08.02.2015 · 4

Seit an der Moorbrücke auf dem Neubrandenburger Friedrich-Engels-Ring gebaut wird, müssen die Autofahrer Schlangenlinien fahren. Unfälle bleiben da nicht aus.



Paulina Jasmer

Bus und Auto nebeneinander - da kann so manchem Fahrer schon mal Angst Bange werden. Mehrfach hat es im Baustellenbereich auf dem Neubrandenburger Engels-Ring schon gescheppert.

Durchschnittlich jeden vierten Tag gibt es einen Unfall an der Baustelle Moorbrücke auf dem Neubrandenburger Friedrich-Engels-Ring: 30 Kollisionen waren es seit Baubeginn im September. Rund 35 000 Fahrzeuge passieren



Physische und psychische Veränderungen im Alter

- **Es bestehen Unterschiede zwischen Durchschnittsfahrern und Älteren**
- **Alterung geht mit einer Abnahme sensorischer Fähigkeiten einher**
- **Das Sehvermögen entwickelt sich negativ:
Verlangsamte Akkommodationsfähigkeit (Nah-/Fernsehen, dynamische Sehschärfe, Dämmerungssehen und Augen Anpassung nach Blendung)**
- **Akkommodationsbreite des Auges nimmt von 15 Dioptrien (Jugend) auf 2 Dioptrien (50 Jahre) ab.**



- **Die Weite des Sichtfeldes (Blickwinkel) verringert sich bei einem 70 Jährigen von ehemals 170 Grad auf 140 Grad**
- **Das Detailsehen wird schlechter und die Sichtdistanz verkürzt sich, was u. a. das Dämmerungssehen beeinflusst**
- **Die dynamische Schärfe, zur Wahrnehmung bewegter Objekte, fängt bereits ab dem 40 bis 50 LJ. sich rasant zurückzubilden**



- **Das periphere Sehen wird eingeschränkt, welches Objekte wahrnimmt und den Fokus auf diese – mit Hilfe einer Verlagerung des Blickes – lenkt und die Wahrnehmung extrem hoher Geschwindigkeiten übernimmt**
- **Diese Einschränkungen haben eine Verschlechterung der Wahrnehmung (spät bis gar nicht) von Objekten im Verkehrsraum zur Folge und führen zu fehlerhaften Einschätzungen mit verspäteten oder falschen Reaktionen**



- ✓ **Mit zunehmenden Alter und größer werden Umwelt werden Objekte und Prozesse mit steigender Wahrscheinlichkeit übersehen**
- ✓ **Insgesamt benötigen ältere Menschen mehr Zeit Informationen aufzunehmen als Jüngere, obwohl sie sich nur auf kleinere Bereiche fokussieren können (z. B. Längeres Lesen auf Hinweisschildern und späteres Reagieren)**



- ✓ **Bei den Älteren muss weiter differenziert werden**
- ✓ **Es darf nicht vom chronologischen Alter auf das biologische Alter geschlossen werden s o n d e r n**
- ✓ **Es sind die individuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten zum Fahrzeugführen zu betrachten**



- **Motorik: Fähigkeit aktiv und folglich unabhängig Handlungen auszuführen**
- **Altersabhängig treten Unregelmäßigkeiten in den Körperzellen aus, verursacht durch die Umwelt (z. B. Viren) (Mutationstheorie)**
- **Alterungsprozess ist ein interner Vorgang, dessen Ablauf nach festgelegten Kriterien erfolgt**
- **Die Knochen (insb. Becken, Wirbelsäule) verlieren an Stabilität, Belastbarkeit und Festigkeit**



- **Gelenkumbau in Folge der Entwicklung der Knorpelschicht und der Rückbildung der Flüssigkeit in den Gelenken**
- **Rückgang der Muskelmasse um 40 % und Muskelkraft um 30 % ab dem 20. bis 30 Lebensjahr**
- **Ursache liegen in degenerativen Entwicklungen im peripheren und zentralen Nervensystem**
- **Das motorische Nervensystem ist von besonderer Bedeutung, da es mit zunehmenden Alter zu einer Verringerung von Nervenzellen kommt. Mit der Folge, dass die Muskeln nur noch grobstufig aktiviert werden können und die Rückmeldung von Bewegungen und Positionen an das Nervensystem verschlechtert werden.**



- ✓ **Insgesamt führt dies zu einer Verlängerung der Reaktionszeit sowie abnehmenden Genauigkeit der Bewegung und Ausdauerleistungsfähigkeit in einer Altersabhängigkeit**
- ✓ **Der Informationsverarbeitungsprozess läuft langsamer, woraus folgt, dass die Fokussierung auf irrelevante Reize von der Hauptaufgabe ablenken kann**

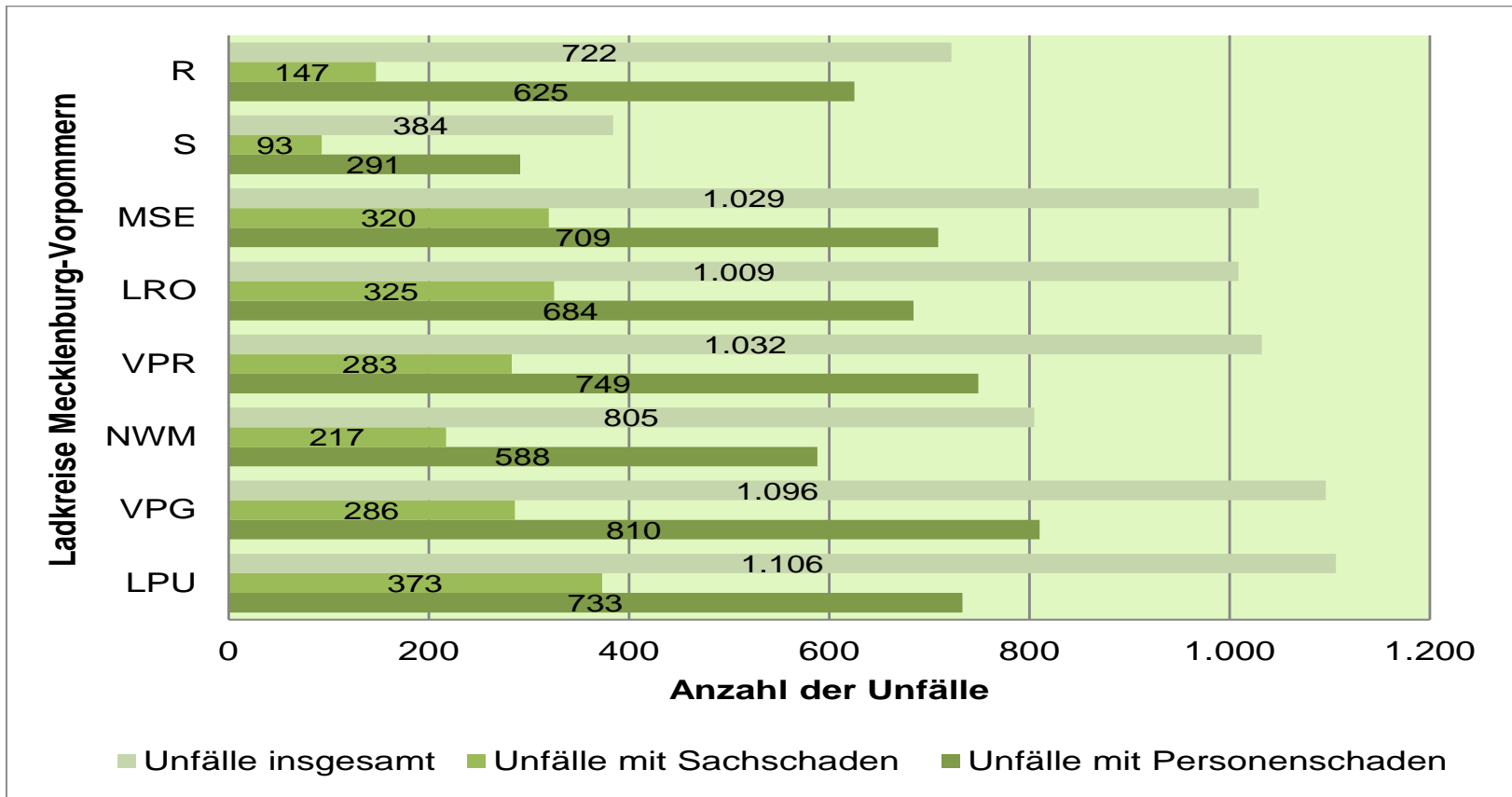


- **Die Verfassung und Veränderungen des Herz-Kreislaufsystems, des Atmungssystems und der Gefäße nehmen Einfluss auf die Ermüdung, Belastbarkeit und Einstellungsfähigkeit auf komplexe Situationen und zeitlichen Druck**
- **Selbständigen Einfluss nehmen Krankheiten, Multimorbidität und Medikamente**



5. Verkehrslandschaft/Unfallstatistik M-V

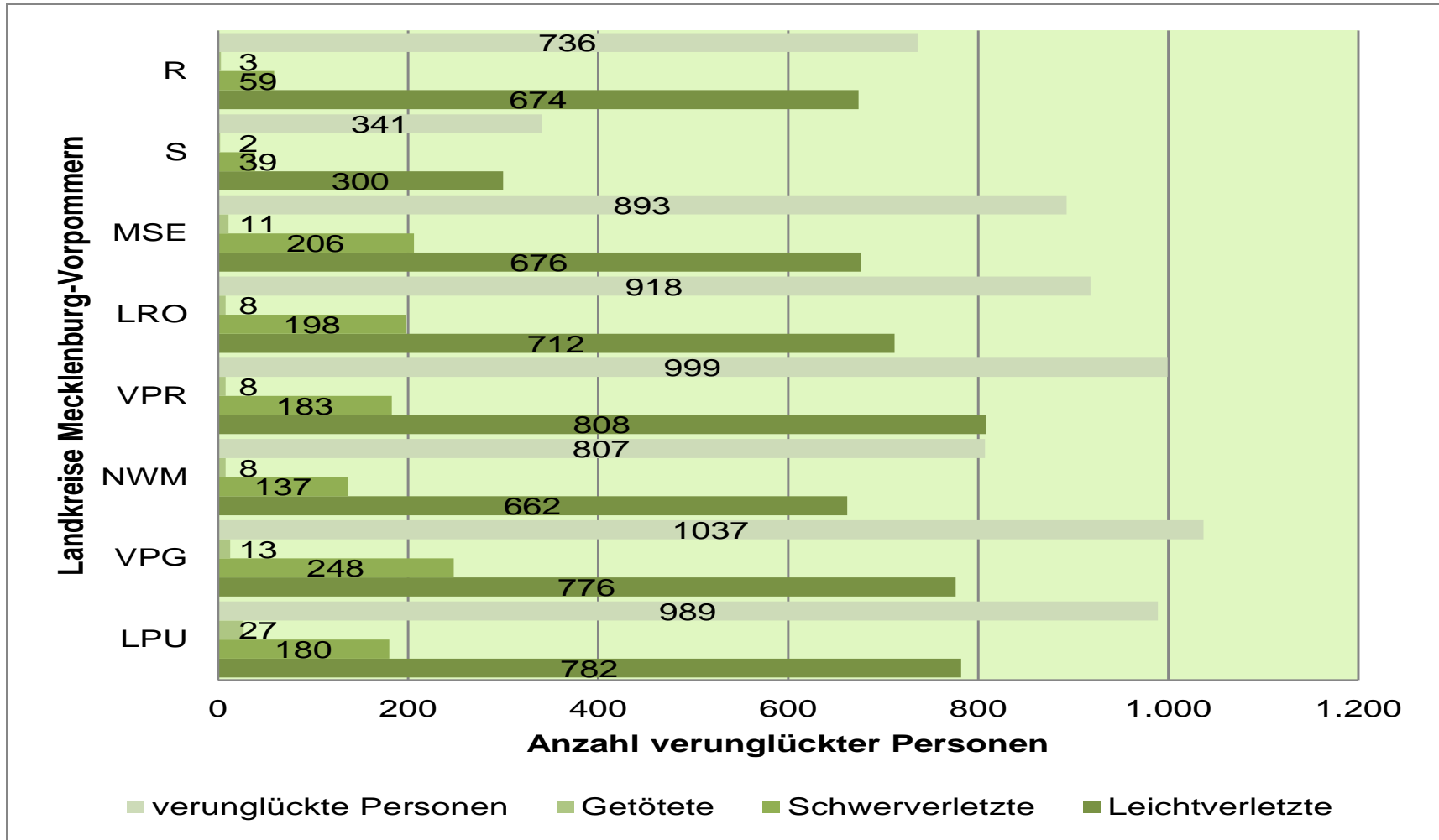
Abbildung 1: Verkehrsunfälle nach Landkreisen im Jahr 2013



Quelle: Eigene Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2014b, S.7



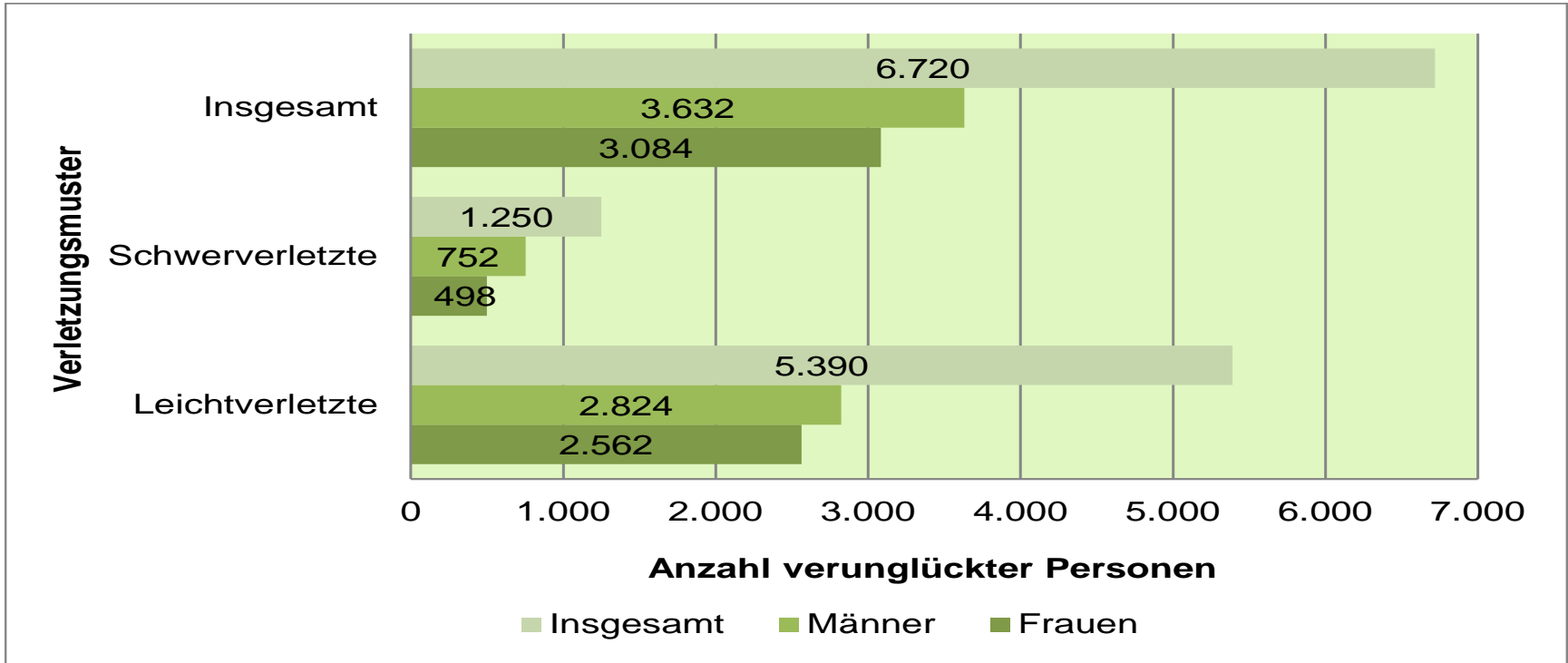
Abbildung 1: Verletzungsmuster nach Landkreisen im Jahr 2013



Quelle: Eigene Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2014b, S.7



Abbildung 1: Verletzungsmuster nach Geschlecht im Jahr 2013



Quelle: Eigene Darstellung der Daten nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2014b, S.19 ff.

Insg. 935 (451 männliche/484 weibliche Verunglückte) über 65 Jahre
 3.710 Unfälle durch PKW, davon 539 über 65-Jährige (14,52 %)
 539 Unfälle Ü65: 440 durch Männer Ü65 / 99 durch Frauen Ü65



6. Expertenbefragung

Bereich	Interviewperson(-en)	Berufliche Tätigkeit(-en)
Automobilclub		
ADAC Hansa	Carsten Willms, Christian Schäfer	Verkehrspolitischer Sprecher und stellv. Leiter Abteilung Technik und Verkehr Leitung Technik und Verkehr und Schlichtungsstelle des Kfz-Handwerks
ACE	Karl Friedrich Dehmel	Kreisvorsitzender ACE
Technischer Überwachungsverein		
TÜV NORD	Dr. Ralf Buchstaller	Fachleiter des MPI (medizinisch psychologisches Institut)
Fahrschule		
Fahrschule M. & J. Deutschländer	Jörg Deutschländer	Fahrlehrer
Seniorenvertretung		
Vorstand des Seniorenbeirates der Stadt Neubrandenburg	Peter Lundershausen Eckard Gründer Hans Asmus Ottomar Blum Wolfgang Richter Günter Schult	Vorstandsvorsitzender Stellv. Vorstandsvorsitzender und Finanzier Vorstandsmitglieder
Politische Ebene		
Landtagsmitglied Mecklenburg-Vorpommern	Manfred Dachner	Sprecher der SPD Fraktion für innere Sicherheit und Petition
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesplanung Mecklenburg-Vorpommern	Elke Rattunde Günther Hüntemann	Referatsleiterin Straßenverkehr, Luftverkehr, Straßen- und Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit Sachbearbeiter Verkehrssicherheit



Die Fragen im Leitfaden zielen inhaltlich auf folgende Sachverhalte ab:

- **Einschätzung der Fahreignung/ Fahrsicherheit der älteren Bevölkerung (ab 65 Jahren) in Mecklenburg-Vorpommern**
- **Aufzeigen der Maßnahmen um die Fahreignung zu gewährleisten und deren Einschätzung hinsichtlich der Effektivität**
- **Zukünftige Maßnahmen speziell für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern**



- **Einfluss dieses Themas auf das Berufsfeld des Experten**
- **Geplante Maßnahmen auf politischer Ebene**
- **Reaktion der Automobilbranche auf diese Thematik**
- **Bedeutung der Mobilität im Alter**
- **Unterschiede im Fahrverhalten**



Tabelle 1: Überblick zu den Kernaussagen der Experten

Inhalt der Frage	Herr Dehmel	Herr Dr. Buchstaller	Herr Schäfer, Herr Willms	Herr Deutschländer	Vorstand Seniorenbeirat	Herr Dachner	Frau Rattunde, Herr Hüntemann
Einschätzung Fahreignung/ Fahrtüchtigkeit der älteren Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern	<ul style="list-style-type: none"> - Alter hat keinen Einfluss auf Fahreignung - erhöhtes Unfallrisiko nur bei Jugendlichen - Erfahrung spielt große Rolle beim Autofahren - Selbsteinschätzung spielt große Rolle - teilweise Selbstüberschätzung der älteren Autofahrer 	<ul style="list-style-type: none"> - stellen keine besondere Risikogruppe dar - Jugendliche sind Hochrisikogruppe - Veränderungen im Fahrverhalten im Alter - Ältere kompensieren ihre Defizite - vermeiden bewusste Gefahrenquellen (Fahren von langen Strecken, Fahren bei Dunkelheit) - Selbstprüfung spielt große Rolle 	<ul style="list-style-type: none"> - Differenzierte Betrachtung Altersgruppe ab 65 Jahren - Anstieg Unfallzahlen entsprechend demographischen Wandel trifft nicht zu - Unfallanzahl und Schadenshöhe älterer Menschen unterdurchschnittlich, da Nutzung kurzer Strecken und gemäßigter Geschwindigkeiten - Risiko tödlicher Verletzungen steigt bei Älteren auch ohne Fremdverschulden - Medien werfen falsches Licht auf ältere Autofahrer - Unfallhäufungspunkte sind Abbiege-Unfälle unübersichtliche Kreuzungen und ruhender Verkehr - große Bedeutung der Mobilität für Ältere zur Pflege sozialer Kontakte und alltägliche Erledigungen 	<ul style="list-style-type: none"> - keine Verallgemeinerung möglich, da auch großer Unterschied bei Gleichaltrigen 	<ul style="list-style-type: none"> - Fähigkeiten lassen im Alter nach - Fahreignung ist nicht altersabhängig - Eigenverantwortung der Fahrer - Zahl älterer Verkehrsteilnehmer wird weiter steigen - Selbsteinschätzung der Fähigkeiten nimmt mit hohem Alter ab - Beachtung von Umfeldeinflüssen 	<ul style="list-style-type: none"> - „ältere Bevölkerung“ ist differenziert ab 65 Jahren zu betrachten - persönliche Voraussetzungen sind altersunabhängig - Physische und psychische Veränderungen im Alter - Einschränkungen treten zunehmend ab 65 Jahren auf - Selbstüberschätzung älterer Verkehrsteilnehmer 	<ul style="list-style-type: none"> - keine Auffälligkeiten in den Unfallstatistiken - häufigsten Unfälle verursachen Jugendlichen



<p>Aktuelle Maßnahmen zur Steigerung der Fahreignung/ Fahrtüchtigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Verkehrserziehungsmaßnahmen durch Autoclubs - Aktionsprogramme - geringe Nachfrage an Schulungen oder Programmen 	<ul style="list-style-type: none"> - spezielle Trainings durch die Fahrschulen - Nutzen von theoretischen Schulungen fraglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen über alle Altersklassen, denn Defizite altersunabhängig - Theoriekurse zu Änderungen StVO, Erste Hilfe-Maßnahmen, neuartige Fahrzeugtechnik - praktische Trainings und Sondertrainings für Senioren - Fahrer-Fitness-Check zur Überprüfung Fahreignung ohne Folgen - große Bedeutung Nutzung eigenen Fahrzeugs - Nutzung durch engagierte Fahrer, kleinerer Teil Älterer keine Einsicht - Kooperation mit Haftpflichtversicherungen - unterschiedliche Konzepte (z. B. Anruftaxis, Sammelbusse, Bürgerbus), die Verkehrsplanung und Daseinsvorsorge (z. B. Mobilität) betreffen 	<ul style="list-style-type: none"> - Existenz von Programmen, z.B. Theorie-Schulungen in 12 verschiedenen Themenbereichen inkl. eines praktischen Teils - Fehlen von Interesse, aufgrund falscher Selbsteinschätzung und Unkenntnis - Durchführungsprobleme durch finanzielle Abdeckung - erfolgreiche Durchführung eines Theorie-Programms zur Verkehrssicherheit in der ehemaligen DDR - Regelungen im LKW-Bereich vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Schulungen durch DEKRA mit Bezug zum Alter - Fahrsicherheitstrainings - Eingeständnis der Verkehrsteilnehmer fehlt - Eigenverantwortung der einzelnen Verkehrsteilnehmer - Einschränkung der persönlichen Freiheit als Folge der fehlenden Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> - selbstständiges Einschätzen der Fahreignung durch Verkehrsteilnehmer - Eigenverantwortung und/ oder ärztliche Überprüfungen - keine Festlegung von Maßnahmen durch das Gesetz - Meldung der eingeschränkten Fahreignung durch Familienangehörige 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheitskonzept mit spezieller Betrachtung der Senioren - Förderprogramme für Projekte vom Fahrlehrerverband Mecklenburg-Vorpommern
---	---	---	--	---	--	---	---



<p>Mögliche und bereits geplante zukünftige Maßnahmen für Mecklenburg-Vorpommern</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wenige Programme zur Steigerung der Fahreignung sind geplant - Effektivität der Maßnahmen nur bei größerer Nachfrage oder gesetzlicher Verankerung gegeben - spricht sich für Gesundheitschecks ab 65 Jahren aus 	<ul style="list-style-type: none"> -gesellschaftlich kein Interesse an weiteren Maßnahmen - medizinische Tests für ältere Kraftfahrer aufgrund möglicher Altersdiskriminierung von Deutschland abgelehnt - möglich wären bauliche Maßnahmen (z.B. Kreisel statt große Kreuzungen) - Hausärzte sollten größere Verantwortung tragen 	<ul style="list-style-type: none"> - Eigenverantwortung - Hausarzt in der Pflicht - Vorschlag verordnete Arztbesuche, sind aber nur Momentaufnahmen - häufigere Arztbesuche im Alter bieten gutes Gesamtbild, daher Hausarzt in der Pflicht - Aufklärung über Fahrtüchtigkeit durch Medikamente obliegt Hausarzt - Mobilität in städtischen Gebieten durch ÖPNV aufrechtzuerhalten, in ländlichen Regionen schwierig -Wichtigkeit der Wiederherstellung Mobilität von Kranken oder Behinderten - Einführung objektiver Tests wären sinnvoll (z. B. Sehtest) - kein Nachweis eines Nutzens der ärztlichen Untersuchungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Empfehlung ärztlicher Untersuchungen, aber gesetzlicher Rahmen fehlt - Problem der ärztlichen Schweigepflicht -Empfehlung gesundheitlicher Untersuchungen und kostenloser Theorie-Weiterbildungen als Pflicht 	<ul style="list-style-type: none"> - Beschränkung der Fahrerlaubnis führt evtl. zu einem Verkehrshemmnis - ärztliche Untersuchungen in zeitlichen Intervall - Erforschung der Beeinflussbarkeit der Fahreignung - Sportvereine sollten sich um die körperliche Fitness kümmern - Autoclubs sollten handeln - Gesellschaft sollte sich stärker damit beschäftigen - Kontrollen - Fürsorgepflicht des Staates - evtl. die Gesetzesebene an die EU angleichen 	<ul style="list-style-type: none"> - freiwillige Verpflichtung der Ärzte, die Patienten über den Gesundheitszustand aufzuklären - Festlegung von Maßnahmen durch den Hausarzt - Mitteilungspflicht der Ärzte an Verkehrsbehörde - Schulungen, die durch den Arzt eingeleitet werden - Ehrlichkeit der Ärzte sollte bzgl. des Gesundheitszustandes steigen - alle Berufs- und Altersgruppen sollen einbezogen werden 	<ul style="list-style-type: none"> - besserer Ausbau des ÖPNV in ländlichen Regionen - integrierter Landesplan - Kommunen tragen die Verantwortung für Maßnahmen, Land kann nur Ziele formulieren - Ärzten sollten größere Verantwortung tragen
--	--	--	--	---	---	---	---



<p>Einfluss auf berufliche/ehrenamtliche Tätigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Einfluss ist groß - tägliche Präsenz der Thematik - Durchführung erster Schulungsmaßnahmen zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr bereits im Vorschulalter 	<ul style="list-style-type: none"> - Einfluss ist groß aufgrund der Tätigkeit in einer Begutachtungsstelle zur Fahreignung - Kontakt nur mit Fahrern die bereits auffällig waren (z. B. „Geisterfahrer“) 	<ul style="list-style-type: none"> - altersunabhängige Verkehrstüchtigkeit tägliches Geschäft - Tätigkeit auf politischer Ebene zur Integration neuer Erkenntnisse und Wissen aus dem Ausland in neue Konzepte 	<ul style="list-style-type: none"> - beschäftigt sich im Alltag damit, bietet selbst Kurse an 	<ul style="list-style-type: none"> - Randthema in den Sitzungen - Thematik muss mehr betrachtet werden - ‚Verdrängen‘ dieser Thematik - deutsche Verkehrswacht wirkt unterstützend und beratend 	<ul style="list-style-type: none"> - keinen Auseinandersetzung mit der Thematik - Thematik erhält zu wenig Aufmerksamkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - gering, da keine Grundlage dafür besteht - nur bei Einzelfällen die öffentlich gemacht werden erfolgt eine offizielle Stellungnahme
<p>geplante Maßnahmen auf Gesetzesebene</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen zur Verkehrserziehung - politisches Interesse fehlt um Maßnahmen durchzusetzen - Schwierigkeiten bei der Durchsetzung wegen Gefahr der Alters-Diskriminierung - gesetzliche Maßnahmen könnten sich negativ auf Automobilbranche auswirken - Desinteresse der Gesellschaft an gesetzlichen Regelungen 		<ul style="list-style-type: none"> - ähnliche Lebensqualitäten in städtischen und ländlichen Regionen nach dem Grundgesetz, erscheint aber unrealistisch - Wichtigkeit Erhaltung Status Quo der Mobilität in M.-V. aufgrund der Bevölkerungsentwicklung - gesellschaftliches Problem und Problem der Finanzierung - Thematik untergeordnete Rolle in Politik - Mobilität müsste stärker in den Fokus, um ländliche Gebiete in M.-V. attraktiver und barrierefrei zu gestalten - trotz erheblichen Handlungsbedarfs, fehlt ein ganzheitliches Konzeptes in M.-V. vom Wohnen bis zur Mobilität 			<ul style="list-style-type: none"> - keine Maßnahmen bekannt - Politiker wollen Wählergruppe ab 65 Jahren in Baden-Württemberg gescheitert, aufgrund von mangelnder Zustimmung der anderen Bundesländer - gesundheitliche und fahrtypische Auflagen werden befürwortet - schwer durchsetzbar aufgrund der Altersdiskriminierung - generelle Regelung durch den Staat notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> - gesetzlich festgelegter Sehtest ab einem Alter von 60 Jahren in Baden-Württemberg gescheitert, aufgrund von mangelnder Zustimmung der anderen Bundesländer - Gefahr der Alters-Diskriminierung - M.-V. setzt auf Eigenverantwortung der Autofahrer - gegenwärtig keine Gesetzesentwürfe oder gesetzliche Maßnahmen geplant - Thematik jedoch Thema in den Bundessgremien



<p>Reaktion der Automobilbranche</p>	<ul style="list-style-type: none">- Autos speziell für ältere Kraft-fahrer- Fahrassistenten eine gute Unterstützung für ältere Kraftfahrer		<ul style="list-style-type: none">- Orientierung der Hersteller an bevorzugten Fahrzeugtypen- einfache Bedienbarkeit der Technik wichtig- Fahrzeugtestung durch den ADAC und Herausgabe von Empfehlungen- Vertrieb in der Verantwortung passende Technik zu empfehlen				
<p>Bedeutung der Mobilität im Alter</p>		<ul style="list-style-type: none">- Mobilität im Alter sehr wichtig um am sozialen Leben und an sozialen Aktivitäten teilhaben zu können- Automobilität bei älteren Personen wichtiger als bei jüngeren Personen- starke Bedeutung vor allem in ländlich geprägten Regionen			<ul style="list-style-type: none">- Sicherstellung gewisser Lebensbereiche- gerade in M.-V. wichtig-eingeschränkte Fahreignung führt zur Abhängigkeit von anderen- Fahreignung muss im Flächenland erhalten bleiben-Fahreignung fördert selbstbestimmtes Leben		



<p>Unterschiede beim Fahrverhalten zwischen Alt und Jung</p>				<ul style="list-style-type: none">- verbesserte Auffassungs-gabe und Motorik bei Jüngeren- Unterschied bei Älteren zwischen Neu-Erwerb und erfahrenen Fahrern- Wichtigkeit der Fahrerfahrung für Fahreignung- Beeinflussung des Fahrverhaltens durch körperliche Veränderungen und Unkenntnis über neue Verkehrsregelungen		
--	--	--	--	---	--	--



8. Fazit und Ausblick

- **Experten schätzen die Fahreignung der älteren Bevölkerung in M-V ähnlich ein**
- **Es gibt keine signifikanten Auffälligkeiten, die die Notwendigkeit von (Zwangs)Maßnahmen zur Steigerung der Fahreignung Älterer verdeutlichen.**
- **Dies sollte vor erst durch den Kraftfahrer eigenverantwortlich erfolgen (Selbstreflexion)**
- **Experten sind sich über die altersbedingte Beeinträchtigung einig und empfehlen ggf. Maßnahmen durch die Familie, Hausärzte (Information und Bildung)**



- **Auf der politischen Ebene ist ein Handlungsbedarf z. Z. nicht spürbar (anders in der medialen Darstellung)**
- **Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sind jedoch**
 - ✓ **die Selbstverantwortung der Kraftfahrer zu stärken**
 - ✓ **die Diagnostik zu intensivieren (Präventionsansatz)**
 - ✓ **Schulungsprogramme zu entwickeln**
 - ✓ **und das Verkehrsumfeld den Bedürfnissen nach Sicherem und erfassbarem Verkehrssituationen älterer Verkehrsteilnehmer zu gestalten**
 - ✓ **Alternative Mobilitätsreserven sind zu bilden (Lebenspartner, ÖPNV, freie Projekte wie Bürgerbus)**



***Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!***

...und gute Fahrt...