

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1405
der Abgeordneten Anita Tack
der Fraktion DIE LINKE
Drucksache 6/3407

Seniorinnen und Senioren am Steuer

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1405 vom 27.01.2016:

Schlussfolgerungen aus der Unfallforschung legen nahe, dass gesetzliche Regelungen zur Ermittlung von Fahrtauglichkeit von Seniorinnen und Senioren eingeführt werden sollten. Begründet wird dies mit der Unfallbeteiligung und insbesondere mit der Verursachung von Fahrzeugführerinnen und -führern über 75 Jahre.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist die aktuelle Datenlage bei der Erfassung von Unfallgeschehen in Bezug auf die Verursachung und Beteiligung von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern über 75 Jahre?
2. Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen wurden daraus zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei älteren Menschen gezogen?
3. Welche Position hat die Landesregierung zur bisher kontrovers geführten Debatte für die Einführung von gesetzlichen Regelungen von Fahrtests bzw. Gesundheits- insbesondere Sehtests, um die Fahrtauglichkeit festzustellen?
4. Hält die Landesregierung freiwillige Tests für ausreichend?
5. Wie wird die bisherige Wirkung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf das aktuell angestiegene Unfallgeschehen in Brandenburg bewertet?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Lebenserwartung auch der Brandenburger Seniorinnen und Senioren steigt seit Jahrzehnten weiter. So war 2010 ein Fünftel der Brandenburgerinnen und Branden-

burger im Seniorenalter und im Jahr 2030 wird es bereits mehr als ein Drittel sein. In absoluten Zahlen führt der Entwicklungstrend zu einem Anstieg der Seniorinnen und Senioren um rund 281.000 Personen. Der Anteil der Hochbetagten (Personen ab 80 Jahre) wird sich gegenüber 2010 bis 2030 verdoppeln (Auszug aus der Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2011 bis 2030).

Mobilität ist auch im Alter Grundstein für ein selbständiges Leben und damit gerade in einem Flächenland wie Brandenburg Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität. So sind attraktive, barrierefreie Mobilitätsangebote für die älter werdende Gesellschaft von zunehmender Wichtigkeit. Die individuelle Mobilität bildet dabei ein „hohes Gut“ und ist oft nicht eine Frage des Alters, sondern der Gesundheit.

Frage 1:

Wie ist die aktuelle Datenlage bei der Erfassung von Unfallgeschehen in Bezug auf die Verursachung und Beteiligung von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern über 75 Jahre?

Zu Frage 1:

Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahre waren an Verkehrsunfällen im Land Brandenburg wie folgt beteiligt:

2010	4.253
2011	4.898
2012	5.375
2013	5.734
2014	6.674
Bis 11/2015	6.774

Bei 70% der Unfälle waren Seniorinnen und Senioren selbst Verursacher des Unfalls, dabei überwiegend als Führer eines Kraftfahrzeuges.

Frage 2:

Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen wurden daraus zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei älteren Menschen gezogen?

Frage 3:

Welche Position hat die Landesregierung zur bisher kontrovers geführten Debatte für die Einführung von gesetzlichen Regelungen von Fahrtests bzw. Gesundheits- insbesondere Sehtests, um die Fahrtauglichkeit festzustellen?

Frage 4:

Hält die Landesregierung freiwillige Tests für ausreichend?

Zu Fragen 2 bis 4:

Die Beantwortung der Fragen 2 bis 4 erfolgt wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam:

Das Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) des Landes Brandenburg mit Zielhorizont 2024 bildet die Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit im Land. Mit dem VSP setzt

sich die Landesregierung auch für die verkehrsmedizinische Beratung älterer Verkehrsteilnehmender ein. Das Angebot entsprechender Verkehrssicherheitsprojekte für ältere Verkehrsteilnehmende wird weiter vorgehalten. Die Seniorinnen und Senioren bilden eine wichtige Zielgruppe für die präventive Verkehrssicherheitsarbeit, eine Aufgabe, der sich die Landesregierung stellt.

Insbesondere bei diesen Verkehrsteilnehmenden ist jedoch eine zunehmende Verletzbarkeit feststellbar. Körperliche Erkrankungen oder kognitive Einschränkungen lassen sich bei älteren Kraftfahrenden zwar nicht beseitigen, wissenschaftliche Studien belegen aber, dass auch in dieser Altersgruppe die Fahrkompetenz durch ein Fahrtraining im Realverkehr längerfristig erhöht werden kann.

Die Einführung von gesetzlichen Regelungen von Fahr-, Gesundheits- bzw. Sehtests ist abzuwägen mit den Mobilitätsinteressen und -ansprüchen dieser Altersgruppe und dem gesetzlich verbriefenen Diskriminierungsverbot.

Derzeit wird für ältere Menschen eine Vielzahl von Einzelprojekten in landes- oder bundesweiter Trägerschaft angeboten. Die Projekte haben zum größten Teil den Fokus auf Mobilität und richten sich an alle Verkehrsteilnehmergruppen wie Zufußgehende, Radfahrende, Nutzende öffentlicher Verkehrsmittel sowie Fahrzeugführende im Seniorenalter. Die angebotenen Projekte werden an die neuesten Erkenntnisse z. B. aus der Unfallforschung angepasst.

Frage 5:

Wie wird die bisherige Wirkung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf das aktuell angestiegene Unfallgeschehen in Brandenburg bewertet?

Zu Frage 5:

Die Verkehrssicherheitsarbeit kann nur bedingt an der Unfallstatistik gemessen werden, es lassen sich jedoch gute Ergebnisse bei jungen Menschen sowie ein Rückgang bei Baumunfällen feststellen. Das Verkehrssicherheitsprogramm wird innerhalb der Laufzeit evaluiert, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen.