

Anhang A – C zu:

**Entwicklung und
Evaluation effizienter
Trainingsmaßnahmen für
ältere Verkehrsteilnehmer
zur Förderung ihrer
Fahrkompetenz**

von

Stefanie Schoch
Ruth Julier
Ramona Kenntner-Mabiala
Yvonne Kaussner

Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW GmbH)
Veitshöchheim

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 309 – Anhang

bast

Anhang

Anhang A: Begleitheft für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Anhang B: Begleitheft für Mobilitätsberaterinnen und Mobilitätsberater

Anhang C: Arbeitsheft für Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Anhang A: Begleitheft für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit
FE 82.0650/2016

Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz

Begleitheft für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Stefanie Schoch

Ruth Julier

Dr. Ramona Kenntner-Mabiala

Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften
Robert-Bosch-Str. 4
97209 Veitshöchheim
Germany

INHALT

1	Vorwort	5
2	Über das Trainingskonzept MOVE-IT	6
3	Beschreibung der einzelnen Trainingsbausteine	8
3.1	Anamnese	8
3.2	Die Trainingsbausteine	8
3.2.1	Feedback mit Psychoedukation.....	8
3.2.2	Schulungsmaßnahmen in der Gruppe.....	9
3.2.3	Praktische Fahrstunden.....	9
3.2.4	Individuelle Beratung	10
3.3	Überprüfung des Trainingserfolgs	10
4	Anhang mit Materialien	11
4.1	Fotodokumentation der Strecke für Feedback	11
4.2	Fahrlehrerurteil 1. Fahrverhaltensbeobachtung	18
4.3	Foliensatz „Fahren im Alter“	22
4.4	Praktische Fahrstunden: Dokumentationsbögen.....	23
4.5	Übungsprotokoll für Fahrer	30
4.6	Fahrlehrerurteil 2. Fahrverhaltensbeobachtung	31
4.7	Teilnehmerurkunde.....	35

1 Vorwort

Autofahren ist für ältere Menschen zur Erhaltung ihrer individuellen Mobilität, einer hohen Lebensqualität und damit verbunden auch der psychischen Gesundheit von großer Bedeutung. Oftmals dient das Autofahren dabei auch der Kompensation nachlassender körperlicher Beweglichkeit und ist so eine wichtige Ressource für eine autonome Lebensführung. Allerdings wird mit zunehmendem Alter das Auftreten fahrrelevanter Leistungseinschränkungen (z.B. nachlassendes Sehvermögen, kognitive Verlangsamung, körperliche Einschränkungen, chronische Krankheiten) wahrscheinlicher. Dies spiegelt sich auch in Unfallstatistiken wider: bis zu einem Alter von 45 Jahren sinkt das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko stetig, während es ab einem Alter von 70 Jahren wieder zu steigen beginnt.

Ältere Autofahrerinnen und Autofahrer neigen dazu, für sie schwierige Fahraufgaben zu meiden. Mangelnde Übung führt aber dazu, dass die Unsicherheiten beim Autofahren immer stärker zum Tragen kommen. In mehreren Studien konnte gezeigt werden, dass ältere Autofahrerinnen und Autofahrer von spezifischen Fahrtrainings bis ins hohe Alter profitieren können.

Im Rahmen des Projekts „Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz“ sollen wissenschaftliche Erkenntnisse genutzt werden, um ein kurzes, großflächig einsetzbares Trainingsprogramm zu entwickeln und zu evaluieren.

Das hieraus entstandene Trainingskonzept MOVE-IT besteht aus verschiedenen Trainingsbausteinen und ist so konzipiert, dass es einfach in der Durchführung, kostengünstig und wenig zeitintensiv sein soll. Anhand eines persönlichen Profils der Leistungsdefizite einerseits und der Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen älteren Autofahrenden andererseits wählen Sie in Zusammenarbeit mit Psychologinnen und Psychologen aus verschiedenen Trainingsbausteinen die passenden aus. Diese umfassen neben spezifischen, auf die Bedürfnisse und Lernziele des oder der Einzelnen angepassten Fahrübungen auch Gruppensitzungen zur Auffrischung des Verkehrswissens sowie Beratung und Schulung zur Kompensation altersbedingter Einschränkungen und zum Nutzen ausgewählter Fahrerassistenzsystemen.

Generell wird dabei angestrebt, die Fahrerinnen und Fahrer so zu trainieren, dass sie möglichst sämtliche Fahraufgaben sicher bewältigen können. Einzelne Trainingsbausteine (z.B. Fahren

auf der Autobahn) können aber in Abhängigkeit von der individuellen Leistungsfähigkeit und dem persönlichen Mobilitätsbedürfnis auch gezielt ausgeschlossen werden. Stärker eingeschränkten Personen, die das Fahren in ungewohntem Umfeld nicht (mehr) sicher bewältigen können, soll ein Training in begrenztem, bekanntem Umkreis angeboten werden. Anhand dieses Ansatzes kann somit die enorme Heterogenität der Gruppe der Älteren berücksichtigt werden.

Im vorderen Teil dieses Begleithefts wird zunächst das Trainingskonzept MOVE-IT erklärt, anschließend werden die einzelnen Trainingsbausteine erläutert. Im Anhang finden sich Materialien und Kopiervorlagen zu den einzelnen Bausteinen.

2 Über das Trainingskonzept MOVE-IT

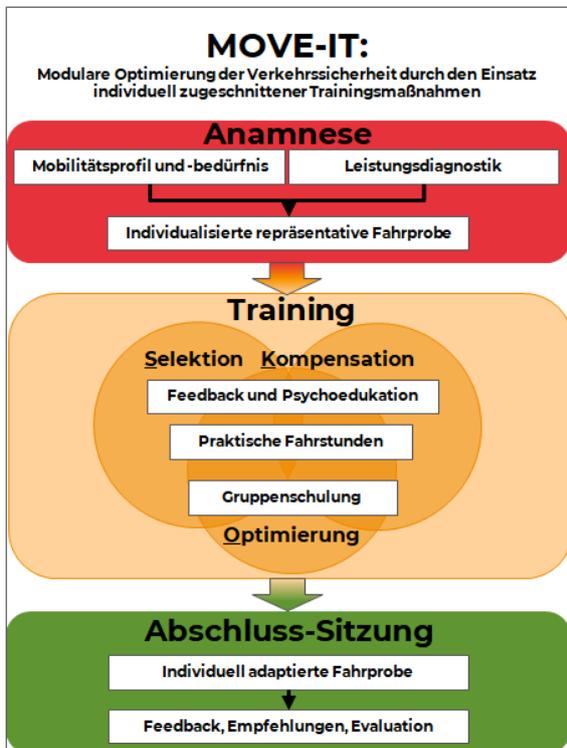


Bild 1: Überblick über das Trainingskonzept MOVE-IT.

Anhand des SOK-Modells von BALTES ET AL. (1998) lassen sich Strategien der Selektion, Optimierung und Kompensation als Anpassung an altersbedingte psychische, kognitive und körperliche Bedingungen beschreiben. Während Maßnahmen der Selektion und der Kompensation hauptsächlich die Fahraufgabe erleichtern sollen, haben Optimierungsmaßnahmen das Ziel, Fahrfertigkeiten durch gezieltes Üben zu erweitern.

Die Trainingsmaßnahme MOVE-IT (siehe Bild 1) orientiert sich am SOK-Modell. Die Fahrlehrerin oder der Fahrlehrer erarbeitet gemeinsam mit der älteren Person basierend auf den in der Anamnese gewonnenen Befunden zu Mobilitätsbedürfnissen und Leistungsdefiziten ein individuelles Maßnahmenpaket. Hierfür gilt folgender Leitfaden:

- **Selektion** von Fahrten: Gibt es Strecken/Zeiten/Bedingungen, die die Person aufgrund seines Leistungsprofils grundsätzlich vermeiden sollte und aufgrund seines Bedürfnisprofils auch zu meiden bereit ist?
- **Optimierung**: Was sollte in praktischen Fahrstunden geübt werden? Welcher Schulungs-/Aufklärungsbedarf ist vorhanden?
- **Kompensation**: Welche Kompensationsstrategien sind individuell geeignet (z.B. Fahren mit Navigationssystem bei Orientierungsschwierigkeiten)?

Sitzung	Dauer	
1. Anamnese		
1	1.5 h	Bedürfnisanalyse Gesundheitsgespräch Psychologische Leistungstests Anmerkung: Durchführung erfolgt durch Mobilitätsberater/-in
2	1 h	Begleitete Realfahrt
2. Individuell angepasstes Training		
3	0.5 h	2.1 Feedback zur Realfahrt mit Mobilitätsberatung
4	1.5 h	2.2 Gruppenschulung zur Auffrischung der Theoriekenntnisse und zur Vermittlung von Kompensationsstrategien
5a-c	1-3	2.3 Praktische Fahrstunden
3. Überprüfung des Trainingserfolgs		
6	1.5 h	3.1 Begleitete Realfahrt (individuell adaptiert) 3.2 Feedback, interaktives Reflektieren und Bilanzieren 3.3 Evaluation und weitere Empfehlungen

Tab. 1: Überblick über Ablauf und Inhalte des Trainingsprogramms.

Grundsätzlich sollten im Umgang mit den Teilnehmenden Begrifflichkeiten wie „Fahrverhal-

tensbeobachtung“ oder „Fahrprüfung“ vermieden werden, um nicht für zusätzliche Nervosität zu

sorgen. Besser wären hier Bezeichnungen wie „begleitete Realfahrt“.

Tabelle 1 gibt einen Überblick zum zeitlichen Umfang und Ablauf der Trainingsmethode. Insgesamt wird das Programm in vier bis sieben Sitzungen mit einer Gesamtdauer von sechs bis zehn Stunden durchgeführt. Die einzelnen Bausteine der Maßnahme werden nachfolgend beschrieben.

3 Beschreibung der einzelnen Trainingsbausteine

3.1 Anamnese

Die Anamnese erfolgt durch speziell geschulte Mobilitätsberater/-innen (Fahrlehrer/-in, Psychologe/-in, Verkehrsmediziner/-in). Die Anamnese dient als Grundlage für die Auswahl der Trainingsbausteine, aber auch der Trainingsziele (siehe Bild 2). So wird zwar generell angestrebt, die Fahrerinnen und Fahrer so zu trainieren, dass sie möglichst sämtliche Fahraufgaben sicher bewältigen können. Einzelne Fahraufgaben (z.B. Fahren auf der Autobahn) können aber in Abhängigkeit von der individuellen Leistungsfähigkeit und dem persönlichen Mobilitätsbedürfnis auch gezielt ausgeschlossen werden. Stärker eingeschränkten Personen, die das Fahren in ungewohntem Umfeld nicht (mehr) sicher bewältigen können, soll ein Training in begrenztem, bekanntem Umkreis angeboten werden.

Der / die Mobilitätsberater/-in führt eine Bedürfnisanalyse durch, bei der erfasst wird, auf welchen Strecken die jeweilige Person in welchem Umfang mit dem eigenen Fahrzeug mobil sein möchte und ob sie bereits von sich aus Bedenken hat bezüglich der eigenen Fahrsicherheit. Anhand psychologischer Leistungstests und eines Gesundheitsgesprächs identifiziert der / die Mobilitätsberater/-in mögliche kognitive und physische Einschränkungen, die Auswirkungen auf die Fahrsicherheit haben können. Basierend auf den Befunden der Bedürfnisanalyse und der Leistungsdiagnostik entscheidet der / die Mobilitätsberater/-in gemeinsam mit der Seniorin bzw. dem Senior, ob eine volle Fahreignung oder eine Teil-Fahreignung das Ziel der Trainingsmaßnahme sein soll. Die Befunde werden mit der Fahrschule besprochen und darauf basierend wird die Prüfstrecke für die Fahrverhaltensbeobachtung festgelegt.

Der / die Fahrlehrer/-in führt mit der Person eine Realfahrt durch, die geeignet ist, entweder die volle Fahreignung oder eine definierte Teil-Fahreignung zu überprüfen.

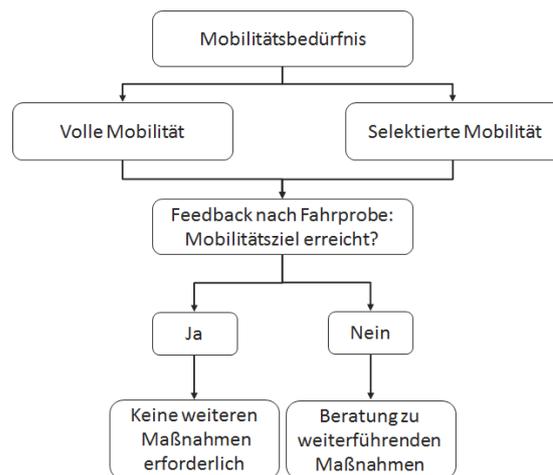


Bild 2: :Anamneseschema

3.2 Die Trainingsbausteine

3.2.1 Feedback mit Psychoedukation

Im Anschluss an die anamnestische Fahrverhaltensbeobachtung erfolgt ein ausführliches Feedback durch die Fahrschule. Stärken und Schwächen des Fahrers bzw. der Fahrerin werden gemeinsam erörtert. Basierend auf dem individuellen Leistungsprofil werden kompensatorische Strategien vermittelt. Durch didaktisch-anschauliche Erläuterungen und kleinere Übungen sollen die Teilnehmenden für schlechte Angewohnheiten sensibilisiert und zur Einsicht in ihre Leistungsdefizite veranlasst werden. Hierzu zählen z.B. die gemeinsame Berechnung von Brems- und Reaktionsweg im Hinblick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen, Demonstration des toten Winkels im stehenden Fahrzeug bei einem Sicherungsverhalten ausschließlich über die Spiegel, Merktzettel mit den individuellen „Baustellen“ für zu Hause. Typische Fahrfehler werden erläutert. Hierbei wird beispielhaft auf Situationen während der Fahrverhaltensbeobachtung eingegangen. Die Fotodokumentationen der StandardFahrverhaltensbeobachtung kann hierbei als Gedächtnisstütze und zur didaktischen Unterstützung herangezogen werden. Dem Fahrer bzw. der Fahrerin wird klar mitgeteilt, ob das individuelle Mobilitätsziel erreicht wurde sowie ob und welche weiteren Maßnahmen zu empfehlen sind. Der Zeitrahmen für das Feedback-Gespräch ist mit etwa einer halben Stunde zu veranschlagen.

Das Feedback-Gespräch wird mit allen Teilnehmenden des Trainingsprogramms durchgeführt. Nur wenn das angestrebte Mobilitätsziel nicht erreicht wurde, wird gemeinsam mit der betroffenen Person aus den unten beschriebenen Trai-

ningsbausteinen ein individueller Trainingsplan zusammengestellt.

3.2.2 Schulungsmaßnahmen in der Gruppe

In einem etwa 1.5-stündigen interaktiven Gruppenseminar werden die Theoriekenntnisse der Teilnehmenden aufgefrischt. Diese Maßnahme wird Personen empfohlen, die entweder bereits bei sich selbst Lücken im Verkehrswissen vermuten oder bei denen die Fahrverhaltensbeobachtung klare Defizite im Verkehrswissen zu Tage gefördert hat.

Themenschwerpunkte sind

- Vorfahrt: Warum? Kein Recht, sondern eine Regel!
 - Kreisverkehr
 - Verkehrsschilder (Vorfahrt positiv & negativ) im Allgemeinen
 - Stoppschilder im Besonderen
 - Rechts vor links
 - Abknickende Vorfahrtsstraße
 - Blinken
- Verhalten gegenüber Fußgängern und Radfahrenden:
 - Sicherungsverhalten
 - Schulterblick
 - Zebrastreifen
 - Schutzstreifen für Radfahrende
 - Unechte Einbahnstraßen
- Fahren auf der Autobahn
 - Auffahren und Abfahren
 - Spurwechsel
 - Verhalten an Engstellen
 - Reißverschlussverfahren
 - Gassenbildung
- Fahren im Alter
 - Krankheiten
 - Medikamente
 - Kompensationsstrategien

Die Gruppenschulung ist so konzipiert, dass prinzipiell jede Fahrschule mit den eigenen Unterlagen die Schulung abhalten kann. Die Inhalte wurden basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen zu Fahrfehlern und Unfallschwerpunkten älterer Fahrerinnen und Fahrer ausgewählt. Für den Themenkomplex „Fahren im Alter“ findet sich im Anhang ein Foliensatz.

3.2.3 Praktische Fahrstunden

Anhand von bis zu drei praktischen Fahrstunden (bei sehr guter Leistung endet die Trainingsmaßnahme nach dem Feedbackgespräch) sollen individuelle Fahrdefizite bearbeitet werden. Die Schwerpunkte der Fahrstunden werden an das individuelle Fahrkompetenzprofil angepasst. So kann beispielsweise bei einer Person, die sicher nicht mehr Autobahn fahren möchte oder kann, auf Autobahnfahrten während der Fahrstunden verzichtet und dafür ein Schwerpunkt auf innerörtliche Fahrsituationen gelegt werden. Stärker eingeschränkten Personen, die nur noch in einem sehr begrenzten Raum fahren wollen oder können, soll ein Training ausschließlich in vertrauter Umgebung angeboten werden. Grob lassen sich die in Frage kommenden Inhalte zu zwei Modulgruppen zusammenfassen:

- 1.2.1 Allgemeine Module zur Optimierung der Fahrkompetenz mit individuellen Schwerpunkten wie z.B. Einfädeln auf die Autobahn, Einhalten adäquater Sicherheitsabstände, Verhalten an komplexen Knotenpunkten, Sichern über Seiten- und Schulterblicke beim Abbiegen, bei Spurwechseln und im Kreisverkehr, etc.
- 1.2.2 Spezifische Module zur Kompensation und Selektion, z.B.
 - Fahren mit Navigationssystem (nicht nur zu empfehlen, wenn noch größere Strecken zurückgelegt werden, auch in der näheren Umgebung kann der Einsatz eines Navigationssystems sehr entlastend sein, beispielsweise bei einer Fahrt zu einer neuen Arztpraxis in einer Großstadt)
 - Fahren von Routinestrecken im persönlichen Umfeld im Sinne einer beschränkten Fahreignung (bei starker Diskrepanz zwischen Leistung bei hochgeübten und weniger vertrauten Strecken in der Anamnese)

Es empfiehlt sich, im Zusammenhang mit den Fahrstunden den Teilnehmenden kleine Aufgaben zu stellen, welche sie Zuhause selbst üben können um die Inhalte zu verfestigen, z.B. beim Spurwechsel bewusst zusätzlich in den Innenspiegel zu schauen, oder an Kreuzungen bewusst auf die Linien auf der Straße zu achten, um Vorfahrtsregeln zu erkennen. Im Anhang befinden sich Dokumentationsbögen zur Auswahl der Übungsschwerpunkte und zur Durchführung der praktischen Fahrstunden.

3.2.4 Individuelle Beratung

Die individuelle Beratung erfolgt zu Themen, die sich während der Anamnese als spezifisch relevant für eine Person herausstellen. Diese Beratung kann im Rahmen des Feedbacks zur Realfahrt erfolgen, im Rahmen der praktischen Fahrstunden, oder zu einem gesonderten Beratungstermin. Ein denkbare Thema ist hier insbesondere die Beratung hinsichtlich Fahrerassistenzsysteme, die Ältere beim Fahren bedarfsgerecht sowohl hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit als auch ihrer Erhaltung des Mobilitätsradius unterstützen können (z.B. Navigationssystem bei Orientierungsschwierigkeiten, Einparkhilfen und Toter Winkel Warner bei Einschränkungen der Beweglichkeit der Halswirbelsäule). In diesem Zusammenhang kann auch auf Fahrzeugtechnik eingegangen werden, beispielsweise die Vorteile von Automatikgetriebe im Gegensatz zu manuellem Getriebe. Ein weiteres Thema kann in Ergänzung zur Gruppenschulung auch die individuelle Beratung zu krankheitsspezifischen Themen und die Auswirkung von Medikamenteneinnahmen auf die Fahrkompetenz sein. Insbesondere bei stärkeren Leistungsdefiziten sollten individuelle, auf die Infrastruktur des Wohnorts und die Lebenssituation des oder der Einzelnen zugeschnittene Alternativen zum Fahren erörtert werden. Zusammen können Szenarien erarbeitet werden, wie zwar das Fahren stark einschränkt oder im schlimmsten Fall ganz aufgegeben, aber trotzdem weiterhin am sozialen Leben teilgenommen werden kann. Dies kann das Aufzeigen von möglichen Fahrgemeinschaften sein, die Möglichkeit, sich von Familienmitgliedern zu bestimmten Terminen fahren zu lassen, oder die Herausarbeitung von regelmäßig gefahrenen Strecken, für die die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt werden können (inklusive der Nutzung neuer Medien zur Vereinfachung der Reiseplanung). Gegebenenfalls ist die Empfehlung, künf-

tig auf das Autofahren komplett zu verzichten, auszusprechen.

3.3 Überprüfung des Trainingserfolgs

Zur Überprüfung des Trainingserfolgs wird am Ende der Maßnahme eine erneute Fahrverhaltensprobe durchgeführt. Die Teststrecke hierfür orientiert sich am Mobilitätsziel des oder der Einzelnen, d.h. zur Erreichung der vollen Mobilität wird die Standardstrecke mit allen Streckentypen gefahren. Wird hingegen eine selektierte Mobilität angestrebt, kann entweder die Standardstrecke unter Aussparung bestimmter Streckenabschnitte gefahren werden (z.B. Auslassen der Autobahn) oder es wird eine Fahrverhaltensbeobachtung im wohnlichen Umfeld der Person durchgeführt, wenn lediglich eine Bestätigung einer beschränkten Fahreignung im eigenen Umkreis angestrebt wird.

Nach der Fahrt wird wiederum ein ausführliches Feedback zur individuellen Fahrkompetenz gegeben. Neu gewonnene Stärken und weiterhin bestehende Schwächen werden gemeinsam reflektiert, der Erfolg des Programms bilanziert. Ziele des Programms sind neben einer Verbesserung der Gesamteinschätzung der Fahrschule in der Abschlussfahrt im Vergleich zur Anamnesefahrt eine positive Bewertung durch die Fahrenden selbst, ein erhöhtes subjektives Problembewusstsein und eine verbesserte Selbsteinschätzung. Sollte das Ergebnis nicht zufriedenstellend ausfallen, wird die Fahrschule weiterführende Maßnahmen empfehlen. Die Abschlussitzung wird ca. 1.5 Stunden dauern und mit der Verleihung einer Teilnehmerurkunde enden. Materialien hierzu befinden sich im Anhang.

4 Anhang mit Materialien

4.1 Fotodokumentation der Strecke für Feedback

Kreisverkehr Industriegebiet Veitshöchheim



Zufahrt Europastern/Greinbergknoten



Auffahrt B19



Autobahnauffahrt A7 Estenfeld Richtung Ulm



A7



A3



Autobahnabfahrt A3 Randersacker



Innenstadt / 30er Zonen



Innenstadt / 30er Zonen / Rechts-vor-Links



Studentenhaus, Rechtsabbiegen mit Fußgängern



Berliner Ring



Hauggering / Röntgenring



Rotkreuzstraße: Rechts-vor-Links



4.2 Fahrlehrerurteil 1. Fahrverhaltensbeobachtung

Die folgenden Fragen sollen Sie bei der Beurteilung der Fahrkompetenz der Teilnehmerin bzw. des Teilnehmers im Hinblick auf die individuellen Mobilitätsziele und bei der Definierung des individuellen Trainingsplans unterstützen.

- Bitte beurteilen Sie die Fahrkompetenz des / der Fahrer/-in während der eben durchgeführten Fahrverhaltensbeobachtung auf den folgenden Skalen (soweit Streckentyp zutreffend):

Fahrkompetenz allgemein:

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Stadt

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Autobahn

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Landstraße

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Bundesstraße

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

2. Hätte der / die Fahrer/-in eine offizielle Fahrprüfung bestanden?

- Ja
- Nein, weil _____

Nur bei Wiederholung der Anamnesefahrt nach Selektion der Fahraufgabe:

Wie hilfreich war die Selektion der Fahraufgabe für den / die Teilnehmer/-in?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

3. Sind dem / der Teilnehmer/-in folgende Fahrfehler passiert?

	gar nicht	sehr selten	selten	mittel	oft	sehr oft
Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten						
Unangemessene Anpassung der Geschwindigkeit an Verkehrssituationen						
Zu langsames Fahren						
Zu nahes Auffahren (Längsabstand)						
Zu geringer Seitenabstand zu Hindernissen oder anderen Verkehrsteilnehmern						
Schwanken in der Spur/Kurvenschneiden/Abkommen von der Fahrbahn						
Nicht oder zu spät / zu früh blinken, unklare Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern						
Fehler in der Spurwahl / bei Spurwechseln, Fahren auf nicht erlaubten Spuren/Sperrflächen						
Unzureichendes Sichern (Spiegel-, Schulterblicke)						
Verletzung von Vorfahrtsregeln						
Übervorsichtiges Sichern						
Gefährdung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrzeuge, Radfahrende)						
Falsch abgebogen bzw. nicht laut Anweisung gefahren						

4. Falls der / die Teilnehmer/-in Schwierigkeiten hatte oder Fehler gemacht hat, zeigte er / sie sich diesbezüglich einsichtig?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

5. Sind die aufgetretenen Schwierigkeiten durch das Trainingsprogramm wahrscheinlich zu beheben?

- Ja
- Nein, weil _____

6. Welche Maßnahmen sind dem / der Teilnehmer/-in zu empfehlen?

Keine

Die folgenden angesprochenen Punkte beherzigen:

Praktische Fahrstunden in einer Fahrschule (falls angekreuzt, bitte angeben, wie viele ungefähr notwendig erscheinen _____ - max. 3 Sitzungen!)

Trainingsschwerpunkte für Fahrstunden:

Individuelle Beratung zu spezifischen Themen (bitte ankreuzen)

- Unterstützung durch FIS/FAS
- Gesundheit/Medikamente und Fahren
- Alternativen zum Fahren
- Kompensationsstrategien

Anpassung des individuellen Mobilitätsziels und folgende Strecken künftig vermeiden:

Auffrischung der Theorie-Kenntnisse in einer Fahrschule

Fahren aufgeben

Sonstiges: _____

4.3 Foliensatz „Fahren im Alter“

<p>Krankheiten wiwv</p> <p>Alterstypische Erkrankungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demenz, Herz- und Gefäßkrankheiten, Diabetes, Rheuma, Parkinson, Schlaganfall, ... <p>Multimorbidität und Nebenwirkungen von Medikamenten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Medikamente können oft Nebenwirkungen haben, die zu einer verminderten Fahrtüchtigkeit führen • Etwa ein Drittel der über 70-jährigen leidet im Schnitt an fünf und mehr Erkrankungen  <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Fahren trotz Krankheit? wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ihr Arzt ist dazu verpflichtet, Sie über das Thema Fahrtauglichkeit aufzuklären. Fragen Sie ihn danach! • Die Hauptverantwortung liegt aber bei Ihnen selbst! Jeder Mensch ist dazu verpflichtet, seine Fahrtauglichkeit zu prüfen, bevor er sich hinter das Steuer setzt! • Fahrrelevante Krankheitssymptome z.B. Müdigkeit, Schwindel, Übelkeit, Verwirrtheit • Fahren Sie nur, wenn Sie sich wohl fühlen!  <p style="text-align: right;">3</p>
<p>Einfluss von Medikamenten wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn Sie Medikamente einnehmen müssen, erkundigen Sie sich bei Ihrem Arzt oder Apotheker, ob sie müde machen. • Beobachten Sie genau, ob das Medikament bei Ihnen folgende Nebenwirkungen auslöst: Müdigkeit, Schwindel, Verwirrtheit, Übelkeit, Kopfschmerzen • Achten Sie besonders bei neuen Medikamenten oder bei Dosisänderungen auf mögliche Nebenwirkungen und verzichten Sie zunächst darauf selbst zu fahren.  <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Das Fahren im Alter anpassen wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Stoßzeiten, unbekanntem Routen, Nachtfahrten, schlechter Sicht und komplexen Situationen • Langsameres Fahren • Kürzere Strecken • Längere Fahrpausen • Vermeidung von Fahrten unter Alkohol <p style="text-align: right;">5</p>
<p>Unfall unter dem Einfluss von Krankheit und/oder Medikamenten wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wer fahrtauglich ist und einen Verkehrsunfall verursacht, dem drohen strafrechtliche Konsequenzen! • Dies gilt auch, wenn derjenige von seiner Fahrtauglichkeit nicht wusste, sie aber hätte erkennen können. • Bei Auffälligkeiten im Straßenverkehr kann die Behörde ein medizinisch-psychologisches Gutachten anfordern. • Kosten: 500-800 Euro. • Ein Vorbereitungskurs kostet in etwa noch mal so viel, ist aber in jedem Fall zu empfehlen!  <p style="text-align: right;">6</p>	<p>Fahrtenplanung wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlafen Sie aus, bevor Sie fahren! • Wenn Sie beim Fahren müde werden, machen Sie eine Pause! • Vermeiden Sie Nachtfahrten und Stoßzeiten • Vermeiden Sie Ablenkung • Bedenken Sie mögliche Alternativen zum Selberfahren  <p style="text-align: right;">7</p>
<p>Bleiben Sie am Ball wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahren Sie regelmäßig • Nehmen Sie eine Probestunde in der Fahrschule • Lassen Sie sich bei Bedarf trainieren • Lassen Sie sich von Ihrem Arzt oder Apotheker beraten • Denken Sie über Alternativen zum Selberfahren nach <p style="text-align: right;">8</p>	 <p style="text-align: right;">9</p>

4.4 Praktische Fahrstunden: Dokumentationsbögen

Trainingsprotokoll für Fahrschule

Bitte die für den / die Fahrer/-in relevanten Bausteine ankreuzen, Datum der Durchführung eintragen und Durchführung mit Kürzel bestätigen.

Trainingsbaustein	Relevant (x)	Datum	Durchgeführt (Kürzel)
Praktische Fahrstunden: _____ Sitzungen		----	----
a. Fahrstunde 1 (Dauer: _____) Schwerpunkt: _____ _____			
b. Fahrstunde 2 (Dauer: _____) Schwerpunkt: _____ _____			
c. Fahrstunde 3 (Dauer: _____) Schwerpunkt: _____ _____			
Individuelle Beratung:		----	----
a. Unterstützung durch FIS/FAS			
b. Toter Winkel			
c. Gesundheit / Medikamente und Fahren			
d. Kompensationsstrategien			
e. Alternativen zum Fahren			
Erarbeitung neues Mobilitätsziel			
Auffrischung Theoriekenntnisse in Gruppen- schulung			
Sonstiges: _____ _____			

Protokoll der 1. Fahrstunde

Datum, Uhrzeit und Dauer der Fahrstunde: _____

Übungsschwerpunkt: _____

Gab es kritische Ereignisse, bei denen Sie eingreifen mussten? Falls ja, bitte kurze Beschreibung der Situation:

Konnten Sie Lernfortschritte beobachten?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Gemessen an der heutigen Fahrstunde, wie schätzen Sie das Fahrverhalten des / der Teilnehmers/-in ein?

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrnsicher	0

Glauben Sie, dass die Defizite des / der Teilnehmers/-in im Rahmen dieses Trainingsprogramms behebbar sind, in dem Sinne, dass das persönliche Mobilitätsziel erreicht wird?

Protokoll der 1. Fahrstunde (Fortsetzung)

Wie motiviert war der / die Teilnehmer/-in?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Wie einsichtig war der / die Teilnehmer/-in?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Haben Sie dem / der Teilnehmer/-in „Hausaufgaben“ gestellt? Wenn ja, welche?

Zu welchen der folgenden Themen haben Sie den / die Teilnehmer/-in während der Fahrt beraten (Mehrfachnennungen möglich)?

FIS/FAS

Toter Winkel

Alternativen zum Fahren

Kompensationsstrategien

Gesundheit, Medikamente und Fahren

Sonstiges: _____

Protokoll der 2. Fahrstunde

Datum und Uhrzeit der Fahrstunde: _____

Übungsschwerpunkt: _____

Gab es kritische Ereignisse, bei denen Sie eingreifen mussten? Falls ja, bitte kurze Beschreibung der Situation:

Konnten Sie Lernfortschritte beobachten?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Gemessen an der heutigen Fahrstunde, wie schätzen Sie das Fahrverhalten des / der Teilnehmers/-in ein?

Absolut fahrunsicher	10
	9
Kritisches Fahrverhalten	8
	7
	6
Auffälliges Fahrverhalten	5
	4
	3
Normales Fahrverhalten	2
	1
	0
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Glauben Sie, dass die Defizite des / der Teilnehmers/-in im Rahmen dieses Trainingsprogramms beherb-
bar sind, in dem Sinne, dass das persönliche Mobilitätsziel erreicht wird?

Protokoll der 2. Fahrstunde (Fortsetzung)

Wie motiviert war der / die Teilnehmer/-in?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Wie einsichtig war der / die Teilnehmer/-in?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Haben Sie dem / der Teilnehmer/-in „Hausaufgaben“ gestellt? Wenn ja, welche?

Zu welchen der folgenden Themen haben Sie den / die Teilnehmer/-in während der Fahrt beraten (Mehrfachnennungen möglich)?

FIS/FAS

Toter Winkel

Alternativen zum Fahren

Kompensationsstrategien

Gesundheit, Medikamente und Fahren

Sonstiges: _____

Protokoll der 3. Fahrstunde

Datum und Uhrzeit der Fahrstunde: _____

Übungsschwerpunkt: _____

Gab es kritische Ereignisse, bei denen Sie eingreifen mussten? Falls ja, bitte kurze Beschreibung der Situation:

Konnten Sie Lernfortschritte beobachten?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Gemessen an der heutigen Fahrstunde, wie schätzen Sie das Fahrverhalten des / der Teilnehmers/-in ein?

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrnsicher	0

Glauben Sie, dass die Defizite des /der Teilnehmers/-in im Rahmen dieses Trainingsprogramms behebbar sind, in dem Sinne, dass das persönliche Mobilitätsziel erreicht wird?

Protokoll der 3. Fahrstunde (Fortsetzung)

War der / die Teilnehmer/-in motiviert?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

War der / die Teilnehmer/-in einsichtig?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

Haben Sie dem / der Teilnehmer/-in „Hausaufgaben“ gestellt? Wenn ja, welche?

Zu welchen der folgenden Themen haben Sie den / die Teilnehmer/-in während der Fahrt beraten (Mehrfachnennungen möglich)?

FIS/FAS

Toter Winkel

Alternativen zum Fahren

Kompensationsstrategien

Gesundheit, Medikamente und Fahren

Sonstiges: _____

4.5 Übungsprotokoll für Fahrer

Mein Übungsprotokoll

Übungsschwerpunkt der heutigen Fahrstunde:

Während der heutigen Trainingssitzung sind die folgenden Punkte aufgefallen:

Bis zur nächsten Trainingssitzung sollen die folgenden Punkte bewusst geübt werden:

1.

2.

3.

Ich habe die oben stehenden Punkte geübt:

Ja

Nein

Teilweise:

Folgendes ist mir beim Üben aufgefallen und/ oder bereitet mir Probleme:

Folgende Dinge möchte ich gerne noch Üben und/oder mit meinem /-r Fahrlehrer/-in besprechen:

4.6 Fahrlehrerurteil 2. Fahrverhaltensbeobachtung

- Bitte beurteilen Sie die Fahrkompetenz des / der Teilnehmers/-in während der eben durchgeführten Fahrverhaltensbeobachtung auf den folgenden Skalen (soweit Streckentyp zutreffend):

Fahrkompetenz allgemein:

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Stadt

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Autobahn

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Landstraße

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
	6
Auffälliges Fahrverhalten	5
	4
	3
Normales Fahrverhalten	2
	1
	0
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

Fahrkompetenz Bundesstraße

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
	6
Auffälliges Fahrverhalten	5
	4
	3
Normales Fahrverhalten	2
	1
	0
Ohne Einschränkung fahrsicher	0

2. Hätte der / die Fahrer/-in eine offizielle Fahrprüfung bestanden?

- Ja
 Nein, weil _____

3. Sind dem / der Teilnehmer/-in folgende Fahrfehler passiert?

	gar nicht	sehr selten	selten	mittel	oft	sehr oft
Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten						
Unangemessene Anpassung der Geschwindigkeit an Verkehrssituationen						
Zu langsames Fahren						
Zu nahes Auffahren (Längsabstand)						
Zu geringer Seitenabstand zu Hindernissen oder anderen Verkehrsteilnehmern						
Schwanken in der Spur/Kurven schneiden/Abkommen von der Fahrbahn						
Nicht oder zu spät / zu früh blinken, unklare Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern						
Fehler in der Spurwahl / bei Spurwechseln, Fahren auf nicht erlaubten Spuren/Sperrflächen						
Unzureichendes Sichern (Spiegel-, Schulterblicke)						
Verletzung von Vorfahrtsregeln						
Übervorsichtiges Sichern						
Gefährdung oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrzeuge, Radfahrer)						
Falsch abgebogen bzw. nicht laut Anweisung gefahren						

4. Falls der /die Teilnehmer/-in Schwierigkeiten hatte oder Fehler gemacht hat, zeigte er /sie sich diesbezüglich einsichtig?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

2.6 War das Trainingsprogramm erfolgreich?

- Ja
 Nein, weil _____

5. Welche künftigen Maßnahmen sind dem / der Fahrer/-in zu empfehlen?

Keine

Die folgenden angesprochenen Punkte beherzigen:

Weitere praktische Fahrstunden in einer Fahrschule (falls angekreuzt, bitte angeben, wie viele ungefähr notwendig erscheinen _____)

Wiederholung der Fahrverhaltensprobe in _____ Monaten.

Fahren aufgeben

Sonstiges: _____

6. Wie hilfreich war das Trainingsprogramm für den / die Teilnehmer/-in?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

7. Wie hilfreich waren die Materialien und der Leitfaden für die Durchführung des Trainingsprogramms?

gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark

8. Aufgrund des Trainings mit diesem/-r Teilnehmer/-in ergeben sich folgende Veränderungsvorschläge für die künftige Durchführung des Trainingsprogramms:

4.7 Teilnehmerurkunde

TEILNEHMERURKUNDE

Herr/Frau _____

**hat das von der Bundesanstalt für Straßenwesen geforderte
Trainingsprogramm MOVE-IT für ältere Kraftfahrer vollständig absolviert.**

Folgende Trainingsmodule wurden absolviert (nicht zutreffendes wird gestrichen):

- Rückmeldegespräch nach einer Fahrprobe mit einem Fahrlehrer
- 2-stündige Gruppenschulung zur Auffrischung des Verkehrswissens
- Individuelle Beratung
- Praktische Fahrstunden

Wir empfehlen folgende weitere Maßnahmen:

- zum jetzigen Zeitpunkt keine weitere Maßnahmen notwendig, der Teilnehmer kann am Straßenverkehr sicher teilnehmen
- zum jetzigen Zeitpunkt keine weitere Maßnahmen notwendig, der Teilnehmer sollte aber auf Autobahnfahrten verzichten
- zum jetzigen Zeitpunkt keine weitere Maßnahmen notwendig, der Teilnehmer sollte aber nur in _____ km Umkreis um seinen Wohnort fahren
- ____ weitere Fahrstunden, um das Gelernte weiter zu vertiefen
- Der Teilnehmer sollte sich aufgrund seiner Erkrankungen von seinem Arzt weiter beraten lassen
- Sonstiges: _____

Ort und Datum

Stempel und Unterschrift MobilitätsberaterIn

Anhang B: Begleitheft für Mobilitätsberaterinnen und Mobilitätsberater

Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit
FE 82.0650/2016

Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz

Leitfaden für MobilitätsberaterInnen zur
Durchführung der Mobilitäts- und
Leistungsanalyse

Stefanie Schoch
Ruth Julier
Dr. Ramona Kenntner-Mabiala

Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften
Robert-Bosch-Str. 4
97209 Veitshöchheim
Germany

INHALT

1	Vorwort	39
2	Über das Trainingskonzept MOVE-IT.....	40
3	Rolle der Anamnese	41
4	Leitfaden für Screening-Telefonat	43
4.1	Eingangsfragen.....	43
4.2	Programmüberblick.....	44
4.3	Eingangsdiagnostik.....	45
4.4	Terminvereinbarung.....	46
5	Leitfaden für Anamnesegespräch.....	47
5.1	Bedürfnisanalyse	47
5.1.1	Motivation zur Teilnahme.....	47
5.1.2	Mobilitätsfragebogen	48
5.1.3	Künftiges Autofahren	56
5.2	Leistungsdiagnostik	58
5.2.1	Sehtest.....	58
5.2.2	Psychometrische Tests.....	58
5.2.3	Theoriefragebogen	59
5.3	Übergabeprotokoll an Fahrlehrer.....	63
6	Referenzen	65

1 Vorwort

Autofahren ist für ältere Menschen zur Erhaltung ihrer individuellen Mobilität, einer hohen Lebensqualität und damit verbunden auch der psychischen Gesundheit von großer Bedeutung. Oftmals dient das Autofahren dabei auch der Kompensation nachlassender körperlicher Beweglichkeit und ist so eine wichtige Ressource für eine autonome Lebensführung. Allerdings wird mit zunehmendem Alter das Auftreten fahrrelevanter Leistungseinschränkungen (z.B. nachlassendes Sehvermögen, kognitive Verlangsamung, körperliche Einschränkungen, chronische Krankheiten) wahrscheinlicher. Dies spiegelt sich auch in Unfallstatistiken wider: bis zu einem Alter von 45 Jahren sinkt das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko stetig, während es ab einem Alter von 70 Jahren wieder zu steigen beginnt.

Ältere Autofahrer neigen dazu, für sie schwierige Fahraufgaben zu meiden. Mangelnde Übung führt aber dazu, dass die Unsicherheiten von Senioren beim Autofahren immer stärker zum Tragen kommen. In mehreren Studien konnte gezeigt werden, dass ältere Autofahrer von spezifischen Fahrtrainings bis ins hohe Alter profitieren können.

Im Rahmen des Projekts „Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz“ sollen wissenschaftliche Erkenntnisse genutzt werden, um ein kurzes, großflächig einsetzbares Trainingsprogramm zu entwickeln und zu evaluieren.

Das hieraus entstandene Trainingskonzept MOVE-IT besteht aus verschiedenen Trainingsbausteinen und ist so konzipiert, dass es einfach in der Durchführung, kostengünstig und wenig zeitintensiv sein soll. Anhand eines von Ihnen im Rahmen der Anamnese ermittelten persönlichen Profils der Leistungsdefizite einerseits und der Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen älteren Autofahrer andererseits werden aus verschiedenen Trainingsbausteinen die passenden ausgewählt. Diese umfassen neben spezifischen, auf die Bedürfnisse und Lernziele des einzelnen Seniors angepassten Fahrübungen auch Gruppensitzungen zur Auffrischung des Verkehrswissens sowie Beratung und Schulung zur Kompensation altersbedingter Einschränkungen und zum Nutzen ausgewählter Fahrerassistenzsystemen. Eine genauere Beschreibung des Trainingskonzepts finden Sie im „Begleitheft für FahrlehrerInnen“.

Die Anamnese besteht aus zwei Teilen: einer Bedarfsanalyse, in der das Mobilitätsprofil und –bedürfnis einer Person ermittelt wird, sowie einer Leistungsdiagnostik, in der durch verschiedene Tests das Leistungsniveau einer Person festgestellt wird. Vorab kann im Erstkontakt ein kurzes Screening-Gespräch durchgeführt werden, um interessierten Personen einen Überblick über das Programm zu geben, bzw. die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Teilnahme abzuklären.

Dieser Leitfaden soll Ihnen dabei helfen, ein persönliches Profil der Mobilitätsbedürfnisse und Leistungsdefizite einzelner älterer Autofahrer zu ermitteln. Auf Grundlage der Befragungsergebnisse können Sie in Zusammenarbeit mit einer Fahrschule – falls Sie nicht selbst Fahrlehrer sind – eine geeignete, individualisierte, leistungs- und bedürfnisgerechte Strecke für eine Realfahrprobe auswählen. Mit Hilfe der in der Anamnese erzielten Ergebnisse kann ein für die Person geeignetes Trainingsprogramm definiert werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

2 Über das Trainingskonzept MOVE-IT

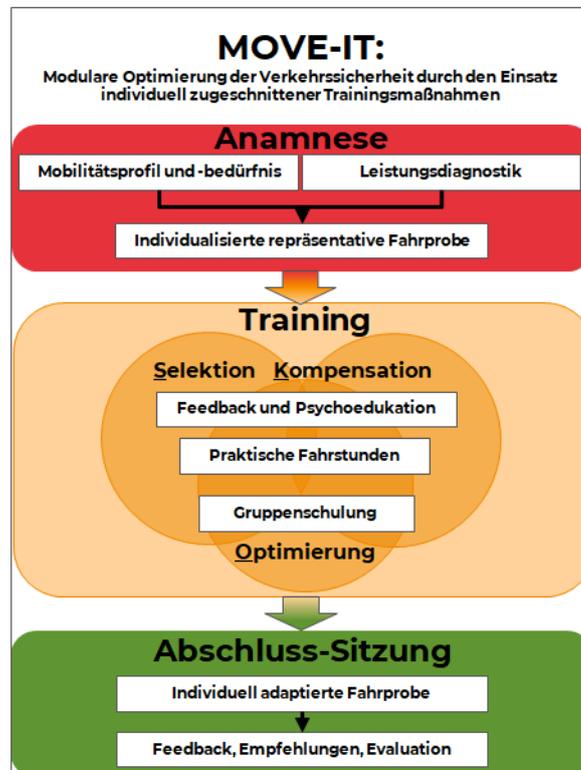


Bild 1: Überblick über das Trainingskonzept MOVE-IT

Anhand des SOK-Modells von BALTES ET AL. (1998) lassen sich Strategien der Selektion, Optimierung und Kompensation als Anpassung an altersbedingte psychische, kognitive und körperliche Bedingungen beschreiben. Während Maßnahmen der Selektion und der Kompensation hauptsächlich die Fahraufgabe erleichtern sollen, haben Optimierungsmaßnahmen das Ziel, Fahrfertigkeiten durch gezieltes Üben zu erweitern.

Die Trainingsmaßnahme MOVE-IT (siehe Bild 1) orientiert sich am SOK-Modell. Der Fahrlehrer erarbeitet gemeinsam mit dem Klienten basierend auf den in der Anamnese gewonnenen Befunden zu Mobilitätsbedürfnissen und Leistungsdefiziten ein individuelles Maßnahmenpaket. Hierfür gilt folgender Leitfaden:

- **Selektion** von Fahrten: Gibt es Strecken/Zeiten/Bedingungen, die der Klient aufgrund seines Leistungsprofils grundsätzlich vermeiden sollte und aufgrund seines Bedürfnisprofils auch zu meiden bereit ist?
- **Optimierung**: Was sollte in praktischen Fahrstunden geübt werden? Welcher Schulungs-/Aufklärungsbedarf ist vorhanden?
- **Kompensation**: Welche Kompensationsstrategien sind individuell geeignet (z.B. Fahren mit Navigationssystem bei Orientierungsschwierigkeiten)?

Tab. 1 gibt einen Überblick zum zeitlichen Umfang und Ablauf der Trainingsmethode. Insgesamt wird das Programm in vier bis sieben Sitzungen mit einer Gesamtdauer von sechs bis zehn Stunden durchgeführt. Die einzelnen Bausteine der Maßnahme werden nachfolgend beschrieben.

Tab. 6: Überblick über Ablauf und Inhalte des Trainingsprogramms:

Sitzung	Dauer	
4. Anamnese		
1	1.5 h	Bedürfnisanalyse Gesundheitsgespräch Psychologische Leistungstests Anmerkung: Durchführung erfolgt durch geschulten Psychologen
2	1 h	Fahrverhaltensprobe
5. Individuell angepasstes Training		
3	0.5 h	2.1 Feedback zur Fahrverhaltensprobe mit Psychoedukation
4	1.5 h	2.4 Gruppenschulung zur Auffrischung der Theoriekenntnisse und zur Vermittlung von Kompensationsstrategien
5a-c	1-3	2.5 Praktische Fahrstunden
6. Überprüfung des Trainingserfolgs		
6	1.5 h	3.1 Fahrverhaltensprobe (individuell adaptiert) 3.2 Feedback, interaktives Reflektieren und Bilanzieren 3.3 Evaluation und weitere Empfehlungen

3 Rolle der Anamnese

Die Anamnese dient als Grundlage für die Bestimmung des Mobilitätsbedürfnisses und der tatsächlichen Leistungsfähigkeit. Anhand der Ergebnisse kann das individuelle Trainingsprogramm einer Person sowie deren Trainingsziele festgelegt werden (siehe Bild 2). So wird zwar generell angestrebt, die Fahrer so zu trainieren, dass sie möglichst sämtliche Fahraufgaben sicher bewältigen können, einzelne Fahraufgaben (z.B. Fahren auf der Autobahn) können aber in Abhängigkeit von der individuellen Leistungsfähigkeit und dem persönlichen Mobilitätsbedürfnis auch gezielt ausgeschlossen werden. Stärker eingeschränkten Personen, die das Fahren in ungewohntem Umfeld nicht (mehr) sicher bewältigen können, soll ein Training in begrenztem, bekanntem Umkreis angeboten werden. Dies gilt es im Rahmen der Anamnese möglichst genau zu ermitteln.

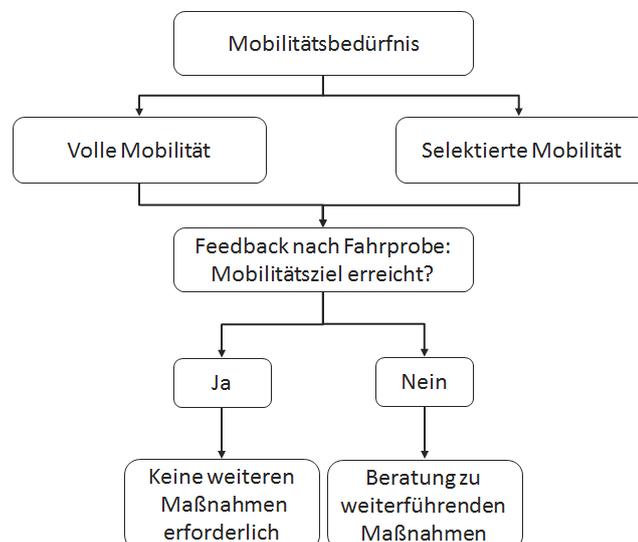


Bild 2: Anamneseschema

Die Anamnese besteht somit aus zwei Teilen:

- Bedürfnisanalyse:
 - Motivation zur Teilnahme zur Erfassung der Ziele des Teilnehmers
 - Mobilitätsfragebogen zur Erfassung des Mobilitätsbedürfnisses, Gesundheitszustandes, Fahrpraxis, Unfallbelastung und bereits angewandter Kompensation
 - Künftiges Autofahren zur Erfassung des künftigen Mobilitätsbedürfnisses
- Leistungsdiagnostik
 - Sehtest
 - Psychometrische Tests
 - Theoriefragebogen mit Fragen aus den amtlichen Prüfbögen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
 - Übergabeprotokoll mit wichtigsten Punkten über den Teilnehmer, falls Mobilitätsberater der Anamnesesitzung nicht der durchführende Fahrlehrer ist
 - (Fahrprobe)

Im Folgenden finden Sie Unterlagen und Vorschläge für die Gestaltung Ihrer Anamnesesitzung. Diese beinhalten auch Unterlagen für ein mögliches Screening-Gespräch, welches Sie in einem Erstkontakt mit interessierten Teilnehmern durchführen können. Dieses ist ein Vorschlag, um abzuklären, ob die nötigen Voraussetzungen für eine Teilnahme am Trainingsprogramm gegeben sind, z.B. noch aktiver Autofahrer, wahrgenommene Einschränkungen, Ziele, etc., aber auch, um der interessierten Person einen Überblick über das Trainingskonzept zu geben, d.h. über Ablauf, mögliche Bausteine, und möglicher Aufwand.

Unterlagen für die Fahrprobe entnehmen Sie bitte dem „Begleitheft für Fahrlehrer“. Grundsätzlich sollten im Umgang mit den Teilnehmern Begrifflichkeiten wie „Fahrprobe“ vermieden werden, um nicht für zusätzliche Nervosität zu sorgen.

4 Leitfaden für Screening-Telefonat

4.1 Eingangsfragen

Guten Tag, Frau / Herr

Mein Name ist ... und ich rufe vom Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften an. Sie interessieren sich für unser Trainingsprogramm für Senioren, ist das richtig?

Ich würde Ihnen telefonisch gerne ein paar Informationen über das Programm geben, hätte aber auch ein paar Fragen an Sie, um abzuklären, ob Sie die Teilnahmevoraussetzungen erfüllen. Ist das für Sie in Ordnung und hätten Sie gerade Zeit?

[Ansonsten Termin für Telefonat vereinbaren: _____]

1. Wie sind Sie denn auf unser Trainingsprogramm aufmerksam geworden?

2. Und warum haben Sie sich an uns gewandt, was erhoffen Sie sich davon, was wären Ihre Ziele?

3. Haben Sie einen Führerschein? Nein Ja

4. Wie alt sind Sie? [nur Fahrer von mind. 70 J. mit Führerschein einschließen, ansonsten entschuldigen, dass zu jung und verabschieden!]

4.2 Programmüberblick

Bevor ich Ihnen weitere Fragen stelle, möchte ich Ihnen einen kurzen Überblick über unser Trainingsprogramm geben.

Uns ist bewusst, dass gerade in höherem Alter das Auto sehr wichtig sein kann, um weiter aktiv am sozialen Leben teilnehmen zu können, aber dass auch immer mehr Beeinträchtigungen oder Unsicherheiten beim Autofahren auftreten können. Diese Beeinträchtigungen können von Fahrer zu Fahrer sehr verschieden sein, aber aus der Wissenschaft wissen wir, dass Fahrer bis ins hohe Alter von spezifischen Fahrtrainings profitieren können.

Wir haben nun im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Trainingsprogramm entwickelt, welches individuell auf die Bedürfnisse und Fähigkeiten des einzelnen Fahrers abgestimmt werden kann, so dass möglichst lange sämtliche, für den Fahrer relevante, Fahraufgaben sicher bewältigt werden können und dadurch die individuelle Mobilität möglichst lange aufrecht erhalten bleibt. Dieses Programm möchten wir nun mit Ihrer Hilfe testen und, falls nötig, weiter verbessern. Da wir noch in der Testungs-Phase sind, wäre die Teilnahme für Sie auch kostenlos.

Für Sie würde das Trainingsprogramm unterschiedliche Bausteine enthalten:

- 2 Termine zur Abklärung des Mobilitätsbedürfnisses und Ihres Leistungsniveaus, mit Befragung und Realfahrt mit Rückmeldung durch einen Fahrlehrer
- Mit Hilfe der Informationen, die wir von Ihnen haben, würden wir gemeinsam mit dem Fahrlehrer und Ihnen einen individuellen Trainingsplan definieren. Dieser kann unterschiedliche Bausteine enthalten, z.B. praktische Fahrstunden, individuelle Beratung zu bestimmten Themen, sowie eine Gruppenschulung zur Auffrischung des Verkehrswissens.
- Nachdem Sie den Trainingsplan durchlaufen haben würde nochmal eine an Ihre Bedürfnisse angepasste Realfahrt mit dem Fahrlehrer und anschließendem Feedback stattfinden, um den Trainingserfolg zu bewerten.
- D.h., je nach Trainingsbedarf würde das für Sie einen Aufwand zwischen 7 und 10 Stunden bedeuten.

5. Könnten Sie sich vorstellen, an diesem Trainingsprogramm teilzunehmen?

Nein Ja

Falls nein: Warum nicht?

[In diesem Fall für Gespräch und Informationen bedanken und verabschieden.]

4.3 Eingangsdiagnostik

Schön, dass Sie weiterhin an unserem Programm teilnehmen möchten. Dann bräuchte ich nun vorab noch ein paar Informationen zu Ihrem aktuellen Fahr- und Mobilitätsverhalten, sowie zu Ihrem Gesundheitszustand, um schon mal einen ersten Eindruck zu bekommen. Die Informationen werden bei uns natürlich streng vertraulich behandelt.

6. Fangen wir mit Ihrem **Mobilitätsverhalten** an:

6.1 Wie häufig fahren Sie pro Woche selbst mit dem Auto?

(fast) täglich	mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

6.2 Welche Strecken sind das hauptsächlich (im Wohnort, Stadt, Landstraße, Autobahn)?

6.3 Gibt es Strecken oder Fahrten, die Sie bewusst vermeiden (z.B. Autobahn, fremde Städte, unbekannte Routen)?

6.4 Ist es für Sie in Ordnung, diese Strecken nicht mehr zu fahren, oder wäre es ein Ziel für Sie, diese (oder Teile) nach dem Training wieder fahren zu können?

7. Nun hätte ich noch ein paar Fragen zu Ihrem **Gesundheitszustand**. Wie schätzen Sie Ihren eigenen, körperlichen Gesundheitszustand ein?

Sehr schlecht	Schlecht	Mittel	Gut	Sehr gut
---------------	----------	--------	-----	----------

7.1 Ggfs: warum nicht gut? (V.a. körperliche Einschränkungen) Stellt **Treppensteigen** ein Problem dar (wg. Logistik vor Ort)?

7.2 Bemerkten Sie beim Fahren Einschränkungen aufgrund Ihres Gesundheitszustandes?

Nein Ja

Falls ja: Inwiefern?

4.4 Terminvereinbarung

In Ordnung, vielen Dank schon mal für diese Informationen. Dann würde ich mit Ihnen nun gerne die Termine vereinbaren für den Eingangstermin mit der genaueren Mobilitätsanalyse, sowie für die Realfahrt.

Mobilitätsanalyse am: _____ am WIVW/Raiffeisenstraße

1. Realfahrt am: _____ am WIVW/Raiffeisenstraße

Bitte bringen Sie zu Ihrem Termin zur Mobilitätsanalyse auch eine Liste der Medikamente mit, welche Sie derzeit einnehmen – dies erleichtert uns das gemeinsame Ausfüllen des Fragebogens.

Haben Sie noch Fragen zu Ihrer Teilnahme?

Dann sehen wir uns zu Ihrem Eingangstermin! Auf Wiederhören!

5 Leitfaden für Anamnesegespräch

5.1 Bedürfnisanalyse

5.1.1 Motivation zur Teilnahme

1. Sagen Sie mir doch bitte zunächst, was Sie zu uns führt, warum möchten Sie gerne an dem Trainingsprogramm teilnehmen (Anraten von Angehörigen, selbst Unsicherheiten bemerkt etc.)?

2. Falls noch nicht selbst genannt: Haben Sie selbst schon Schwierigkeiten/ Einschränkungen beim Fahren bemerkt in letzter Zeit? Welche?

3. Und was sind Ihre Ziele, was erhoffen Sie sich von dem Trainingsprogramm?

5.1.2 Mobilitätsfragebogen

Angaben zur Person

1. Alter: _____

2. Geschlecht: weiblich männlich

3. Erlernter Beruf: _____

4. Höchster Bildungsabschluss (bitte ankreuzen):

<input type="checkbox"/>	Studium (Universität, Fachhochschule etc.)
<input type="checkbox"/>	Allgemeine Hochschulreife
<input type="checkbox"/>	Fachhochschulreife, Fachoberschule
<input type="checkbox"/>	Realschul- oder gleichwertiger Abschluss
<input type="checkbox"/>	Haupt- oder Volksschulabschluss
<input type="checkbox"/>	Ohne allgemeinen Schulabschluss

5. Familienstand (bitte ankreuzen):

<input type="checkbox"/>	Verheiratet
<input type="checkbox"/>	In Lebensgemeinschaft
<input type="checkbox"/>	Geschieden
<input type="checkbox"/>	Verwitwet
<input type="checkbox"/>	Ledig

6. Wohnsituation (bitte ankreuzen):

<input type="checkbox"/>	allein
<input type="checkbox"/>	mit Partner
<input type="checkbox"/>	Bei meinen Kindern
<input type="checkbox"/>	Sonstiges:

7. Mehrpersonenhaushalt: Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt? ____

8. Wie groß ist Ihr Wohnort? (bitte ankreuzen)

<input type="checkbox"/>	Dorf (weniger als 5.000 Einwohner)
<input type="checkbox"/>	Kleinstadt (5.000-20.000 Einwohner)
<input type="checkbox"/>	Größere Stadt (20.000-100.000 Einwohner)
<input type="checkbox"/>	Großstadt (mehr als 100.000 Einwohner)

9. Wie schätzen Sie Ihren **Gesundheitszustand** ein?

Sehr gut	gut	Eher gut	Eher schlecht	Schlecht	Sehr schlecht
----------	-----	----------	---------------	----------	---------------

10. Benötigen Sie eine Sehhilfe? Nein Ja

10a. Falls Ja: Sind Sie kurz- oder weitsichtig? kurz weit sonstige

11. Leiden Sie unter chronischen Krankheiten oder gesundheitlichen Beschwerden? Nein Ja

11a. Falls ja: Unter welchen?

12. Nehmen Sie regelmäßig Medikamente ein? Nein Ja

12a. Falls ja, tragen wir sie gemeinsam in die Liste ein:

Medikamentenname	Seit wann nehmen Sie diese Medikation?	Wie oft und in welcher <u>Do-</u>sierung am Tag?
Name:	<input type="checkbox"/> erst seit kurzem <input type="checkbox"/> länger als einen Monat	
Name:	<input type="checkbox"/> erst seit kurzem <input type="checkbox"/> länger als einen Monat	
Name:	<input type="checkbox"/> erst seit kurzem <input type="checkbox"/> länger als einen Monat	
Name:	<input type="checkbox"/> erst seit kurzem <input type="checkbox"/> länger als einen Monat	
Name:	<input type="checkbox"/> erst seit kurzem <input type="checkbox"/> länger als einen Monat	
Name:	<input type="checkbox"/> erst seit kurzem <input type="checkbox"/> länger als einen Monat	

13. Ist es schon einmal vorgekommen, dass Sie Auto gefahren sind, obwohl Sie zuvor ein Medikament eingenommen haben, das die Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigt?

Mehrmals	Ein Mal	Noch nie	Keine Medikamenteneinnahme
----------	---------	----------	----------------------------

14. Wurden Sie vom verschreibenden Arzt bezüglich des möglichen Einflusses der Medikamente auf die Fahrtüchtigkeit aufgeklärt? Nein Ja

15. Wie groß ist Ihr Interesse an einer solchen Beratung?

Sehr gering	Eher gering	Weder noch	Eher groß	Sehr groß
-------------	-------------	------------	-----------	-----------

16. Anmerkungen / Kommentare:

Fahrerfahrung/Fahrpraxis

17. Wann haben Sie Ihren Führerschein gemacht? _____

18. Was schätzen Sie, wie viele Kilometer im Jahr Sie selbst mit dem Auto fahren?

<input type="checkbox"/>	< 1.000 km
<input type="checkbox"/>	1.000 – 3.000 km
<input type="checkbox"/>	3.000 – 5.000 km
<input type="checkbox"/>	5.000 – 10.000 km
<input type="checkbox"/>	10.000 – 20.000 km
<input type="checkbox"/>	20.000 – 30.000 km
<input type="checkbox"/>	> 30.000 km

19. Wie häufig fahren Sie pro Woche selbst mit dem Auto?

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

16a. Falls selten oder nie: Warum?

20. Wie häufig fahren Sie dabei auf den folgenden Streckenabschnitten?

a. Stadt einfach (Ortschaften, Wohngebiete)

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

b. Stadt komplex (größere Städte)

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

c. Landstraße

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

d. Bundesstraße

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

e. Autobahn

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

f. unbekannte Strecken

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

g. Kurzstrecken

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

h. Langstrecken

(fast) täglich	Mehrmals in der Woche	etwa einmal in der Woche	Seltener als einmal in der Woche	nie
----------------	-----------------------	--------------------------	----------------------------------	-----

17a. Falls Streckenabschnitte selten oder nie: Warum?

21. Haben Sie Erfahrung mit Fahrerassistenzsystemen (z.B. Navigationssystem, Tempomat, Einparkhilfe, usw.)

- Nein Ja, eigenes Auto Ja, aber nicht im eigenen Auto

18a. Wenn ja, mit welchen?

22. Wie sind Sie überwiegend mobil (Mehrfachnennungen möglich)?

- Mit dem eigenen PKW
- Mit einem geliehenen PKW
- Mit einem Motorrad
- Mit einem Moped / Roller
- Mit einem Fahrrad mit Elektromotor
- Mit einem normalen Fahrrad
- Mit Fahrgemeinschaften
- Mit Taxis
- Fahrenlassen von Familie/Nachbarn/Freunden
- Mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Zu Fuß
- Sonstiges: _____

23. Wie sehr sind Sie auf den Führerschein angewiesen?

Gar nicht	Sehr wenig	Wenig	Mittel	Stark	Sehr stark
-----------	------------	-------	--------	-------	------------

24. Macht Ihnen Autofahren Spaß?

Gar nicht	Sehr wenig	Wenig	Mittel	Stark	Sehr stark
-----------	------------	-------	--------	-------	------------

25. Wie schätzen Sie Ihre eigene Fahrtauglichkeit ein?

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
Auffälliges Fahrverhalten	6
	5
	4
Normales Fahrverhalten	3
	2
	1
Ohne Einschränkung fahrtauglich	0

22a. Falls ein Wert von 5 oder höher: Was halten Sie für auffällig oder kritisch an Ihrem Fahrverhalten?

Unfallbelastung und Schwierigkeiten beim Autofahren

26. Hatten Sie in den letzten 3 Jahren Verkehrsunfälle als Pkw-Fahrer?

Nein Ja, ____ mal

26a. An wie vielen davon waren Sie selbst (teil-)schuld? _____

26b. Was ist passiert?

27. Gibt es Verkehrssituationen oder Fahraufgaben, die Ihnen – im Gegensatz zu früher – beim Autofahren Schwierigkeiten bereiten? Bitte kreuzen Sie an!

	gar nicht	sehr wenig	wenig	mittel	stark	sehr stark
Einparken/Ausparken						
Rückwärtsfahren						
Wenden						
Einfädeln in fließenden Verkehr						
Spurwechsel						
Linksabbiegen						
Kreuzungen mit Ampeln						
Kreuzungen mit Schildern						
Rechts-Vor-Links-Kreuzungen						
Fahren bei Nacht/schlechter Sicht						

28. Bitte geben Sie an, ob Ihnen beim Autofahren in den letzten drei Monaten Folgendes passiert ist, indem sie „Ja“ oder „Nein“ ankreuzen:

	Ja	Nein	Weiß nicht
Ich bin aus Versehen über eine Kreuzung gefahren, obwohl die Ampel schon von Gelb auf Rot umgesprungen ist.			
Ich habe beim Rechtsabbiegen fast einen Radfahrer übersehen.			
Ich bin nach dem Genuss von Alkohol selbst Auto gefahren.			
Ich habe beim Überholen die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeuges eher unterschätzt.			
Ich habe beim Zurücksetzen einen Gegenstand angefahren, den ich vorher nicht gesehen habe.			
Ich bin in die falsche Spur geraten, als ich mich einer Kreuzung näherte.			
Ich habe auf einer rutschigen oder nassen Straße zu scharf gebremst und bin ins Schleudern geraten.			
Ich habe an einer Kreuzung plötzlich nicht mehr gewusst, wer nun zuerst Vorfahrt hat.			
Ich habe beim Spurwechsel den Schulterblick nicht gemacht.			
Ich habe an einer Kreuzung jemandem unbeabsichtigt die Vorfahrt genommen.			
Ich bin eingeschlafen.			
Ich bin beim Auffahren auf die Autobahn auf dem Beschleunigungstreifen stehen geblieben.			
Ich hatte Angst, dass mich andere Fahrzeuge beim Spurwechsel übersehen / die Vorfahrt erzwingen.			
Ich habe beim Linksabbiegen jemandem die Vorfahrt genommen			
Sonstiges:			

Kompensation

29. Haben Sie im Vergleich zu früher Ihr Fahren in irgendeiner Weise verändert?

- nein, ich fahre unverändert
 ja, ich habe das Fahren verändert.

29a. Falls ja, wie haben Sie Ihr Verhalten verändert? Bitte kreuzen Sie an!

	Fahrweise im Vergleich zu früher					
Ich fahre weniger km im Jahr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre mehr km im Jahr.
Ich fahre häufiger auf der Auto- bahn .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre seltener auf der Auto- bahn .
Ich fahre langsamer auf der Au- tobahn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre schneller auf der Auto- bahn.
Ich fahre längere Strecken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre kürzere Strecken.
Ich fahre rücksichtsvoller .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre rücksichtsloser .
Ich fahre häufiger im dichten Stadtverkehr .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre seltener im dichten Stadtverkehr .
Ich mache längere Pausen auf langen Strecken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich mache kürzere Pausen auf langen Strecken.
Ich halte einen kürzeren Abstand zum Vorausfahrenden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich halte einen größeren Abstand zum Vorausfahrenden.
Ich überhole häufiger auf Land- straßen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich überhole seltener auf Land- straßen.
Ich fahre seltener bei schlech- tem Wetter .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre häufiger bei schlechtem Wetter .
Ich fahre mehr mit dem Rad .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre weniger mit dem Rad .
Ich fahre mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln .
Ich fahre seltener selbst mit dem Auto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre häufiger selbst mit dem Auto.
Ich fahre seltener bei Dunkelheit oder schlechter Sicht .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre häufiger bei Dunkelheit oder schlechter Sicht .
Ich fahre häufiger unbekannte Strecken .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre seltener unbekannte Strecken .
Ich fahre häufiger mit Beifahrer .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre seltener mit Beifahrer .
Ich fahre häufiger Strecken mit komplizierten Kreuzungen .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich fahre seltener Strecken mit komplizierten Kreuzungen .

5.1.3 Künftiges Autofahren

1. Welche Strecken oder Fahrten möchten Sie auch in Zukunft in jedem Fall gerne unternehmen können?

- ohne Einschränkung
- Stadt/einfach Stadt/komplex Landstraße Bundesstraße Autobahn
- unbekannte Strecken nur in einem definierten Umkreis um den Wohnort
- Kurzstrecken Langstrecken

Sonstiges:

1a. Falls nur noch bekannte Strecken: Wo?

2. Gibt es Strecken oder Fahrten, die Sie in Zukunft nicht mehr unternehmen möchten oder auf die sie verzichten könnten?

- Stadt/einfach Stadt/komplex Landstraße Bundesstraße Autobahn
- unbekannte Strecken
- Kurzstrecken Langstrecken

Sonstiges:

-
3. Für Personen die z.B. durch bestimmte Erkrankungen eingeschränkt sind, gibt es die Möglichkeit einer so genannten „beschränkten Fahreignung“ bzw. einer Beschränkung der Fahraufgabe d.h. dass man z.B. nur noch zu bestimmten Tageszeiten fahren darf, oder nur noch auf bestimmten Streckentypen oder in einem bestimmten Umkreis fahren soll. Wäre dies für Sie im Falle einer bestimmten Krankheit eine denkbare Alternative? Unter welchen Voraussetzungen?

4. Können Sie sich vorstellen, das Fahren irgendwann aufzugeben?

Nein Ja

5. Unter welchen Voraussetzungen bzw. warum nicht?

Bitte kreuzen Sie an, inwieweit Sie den Aussagen zustimmen.	Stimme gar nicht zu			Stimme stark zu			weiß nicht
<i>Eine Beschränkung der Fahraufgabe wäre für mich eine denkbare Alternative.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Ich würde mich an die Empfehlungen einer Beschränkung der Fahraufgabe halten.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5.2 Leistungsdiagnostik

5.2.1 Sehtest

Es wird empfohlen, mit den Teilnehmern einen Sehtest durchzuführen, oder, falls nicht vorhanden, ein entsprechendes Attest vom Optiker oder Augenarzt vorlegen zu lassen, um mögliche Auffälligkeiten ermitteln zu können.

Hier können Sie das Ergebnis des Sehtests eintragen:

- Unauffällig
- Auffällig, weil _____

5.2.2 Psychometrische Tests

Es wird empfohlen, zur Feststellung der geistigen Fitness des Teilnehmers einen oder mehrere kognitive Tests durchzuführen, um das potenzielle Vorhandensein einer beginnenden oder bereits fortgeschrittenen Demenz für eine bessere Einschätzung der Leistungsfähigkeit diagnostizieren zu können.

Denkbar sind hier alle gängigen klinischen Diagnoseverfahren. Eine mögliche Minimal-Kombination (WOLTER, 2014) könnte beispielsweise der MMSE (Mini Mental State Examination nach FOLSTEIN ET AL., 1975), der Uhrzeigentest (SHULMAN ET AL., 1993) und der TMT-B (Trail Making Test B nach REITAN, 1958) sein, um unterschiedliche kognitive Funktionen erfassen zu können.

5.2.3 Theoriefragebogen

Im Folgenden haben wir eine Auswahl amtlicher Prüfungsfragen zusammengestellt. Bei Fragen mit vordruckten Antworten können eine **oder** mehrere richtig sein. Jeweils richtige Antworten sind in den dazugehörigen Kästchen anzukreuzen.

Bitte beantworten Sie nun bitte die Fragen!

1.

1. Sie wollen nach rechts abbiegen. Wie sollten Sie sich verhalten?

- Den Radfahrer durchfahren lassen
- „Schulterblick“ durchführen
- Vor dem Radfahrer abbiegen



4

2.



20. Wie müssen Sie sich bei diesem Verkehrszeichen verhalten?

- Ich muss mit mäßiger Geschwindigkeit herankommen, wenn Fußgänger die Fahrbahn erkennbar überqueren möchten
- Ich muss den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn ermöglichen
- Ich darf nicht auf dem Fußgängerüberweg zum Stehen kommen, wenn der Verkehr stockt

4

3.



17. Welches Verhalten ist richtig?

- Der Pkw muss mich durchfahren lassen
- Ich muss den Pkw durchfahren lassen
- Ich muss das Motorrad abbiegen lassen

5

4.

22. Sie fahren mit Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn und möchten diese an der nächsten Ausfahrt verlassen. Wie müssen Sie sich verhalten?

- Ich beende Überholvorgänge rechtzeitig
- Ich setze die Geschwindigkeit auf dem Ausfädelungstreifen deutlich herab
- Ich setze die Geschwindigkeit bereits auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahn deutlich herab

4

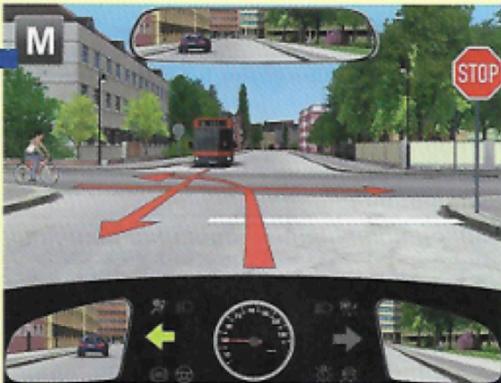
5.

23. Was müssen Sie beim Einfahren auf die Autobahn beachten?

- Der Verkehr auf dem durchgehenden rechten Fahrstreifen muss das Einfahren ermöglichen
- Auf dem Einfädelungstreifen darf ich schneller fahren als auf der durchgehenden Fahrbahn
- Der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn hat Vorfahrt

5

6.



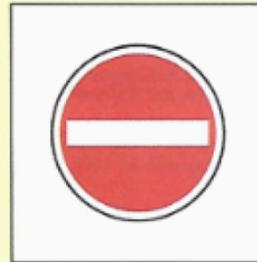
17. Welches Verhalten ist richtig?

Ich muss

- den Radfahrer durchfahren lassen
- den Bus durchfahren lassen
- an der Haltlinie anhalten

5

7.



19. Was müssen Sie bei diesem Verkehrszeichen beachten?

- Aus dieser Straße können Fahrzeuge kommen
- Sie dürfen nicht in diese Straße einfahren
- Sie dürfen in diese Straße einfahren

3

8.

2. Sie haben sich irrtümlich links eingeordnet, möchten aber nach rechts abbiegen. Wie verhalten Sie sich richtig?

- Ich wechsele vorsichtig in den rechten Fahrstreifen
- Ich fahre geradeaus weiter oder biege links ab
- Ich fahre geradeaus weiter und biege im Kreuzungsbereich rechts ab

4



9.



9. Was ist in dieser Situation richtig?

An der nächsten Kreuzung

- gilt die Vorfahrtregel „rechts vor links“
- habe ich Vorfahrt
- endet ein verkehrsberuhigter Bereich

2

10.



20. Welches Verhalten verlangt dieses Verkehrszeichen von Ihnen?

- Höchste Aufmerksamkeit
- Bremsbereitschaft
- Geschwindigkeit vermindern

5

11.



11. Wie verhalten Sie sich richtig?

- Ich fahre weiter, weil beide Fußgänger warten müssen
- Ich warte, weil beide Fußgänger Vorrang haben
- Ich biege vor dem entgegenkommenden Fußgänger ab, weil nur dieser warten muss

4

12.



19. Wie haben Sie sich bei dieser Verkehrszeichen-Kombination zu verhalten?

- Das Verlassen des Kreises muss durch Blinken nach rechts angezeigt werden
- Beim Einfahren in den Kreisverkehr ist Vorfahrt zu gewähren
- Das Einfahren nach links ist vorgeschrieben

4

13.



17. Welches Verhalten ist richtig?

- Ich muss das Motorrad durchfahren lassen
- Ich darf vor dem blauen Pkw fahren
- Ich muss den blauen Pkw durchfahren lassen

5

14.



16. Welches Verhalten ist richtig?

- Ich muss das blaue Fahrzeug vorbeilassen
- Ich muss das grüne Fahrzeug durchfahren lassen
- Ich darf vor dem grünen Fahrzeug abbiegen

5

15.



20. Wie müssen Sie sich bei diesem Verkehrszeichen verhalten?

Ich muss

- anhalten und Vorfahrt gewähren
- nur anhalten, wenn eine Haltlinie vorhanden ist
- nur bei Querverkehr anhalten

4

Anzahl Fehler: _____

Anzahl Fehlerpunkte: _____

4. Von Teilnehmer selbst bemerkte Einschränkungen / Schwierigkeiten:

5. zu fahrende Strecke:

- repräsentative Strecke angepasste Strecke

6 Referenzen

BALTES, M.M., LANG, F.R. & WILMS, H.-U. (1998). Selektive Optimierung von Kompensation: Erfolgreiches Altern in der Alltagsgestaltung. In A. KRUSE ET AL. (Hrsg.), *Psychosoziale Gerontologie*, Band 1, Grundlagen (S. 188-202). Göttingen: Hogrefe.

FOLSTEIN, J. F., FOLSTEIN, S. E. & McHUGH, P. R. (1975). "Mini-mental state": a practical method for grading cognitive state of patients for the clinician. *Journal of Psychiatric Research*, 43, 882-885.

SHULMAN, K. I., GOLD, D. P., COHEN, C. A. & ZUCCHERO, C. A.: *Clock-drawing and dementia in the community: A longitudinal study*. *International Journal of Geriatric Psychiatry*, 8 (1993), 487-496.

REITAN, R. M. (1958). Validity of the trail making test as an indication of organic brain damage. *Perceptual and Motor Skills*, 8, 271-276

WOLTER, D.K. (2014). Beginnende Demenz und Fahreignung. Teil 2: Das Assessment und seine praktischen Konsequenzen. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, 47, 345-355.

Anhang C: Arbeitsheft für Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit
FE 82.0650/2016

Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz

Arbeitsheft für Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Stefanie Schoch

Ruth Julier

Dr. Ramona Kenntner-Mabiala

Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften
Robert-Bosch-Str. 4
97209 Veitshöchheim
Germany

INHALT

1	Vorwort	69
2	Über das Trainingskonzept MOVE-IT.....	70
3	Was bedeutet Autofahren für mich persönlich?.....	71
4	Meine Fahrverhaltensbeobachtung mit FahrlehrerIn	76
5	Auffrischung des Verkehrswissens.....	77

cher bewältigen können, soll ein Training in begrenztem, bekanntem Umkreis angeboten werden.

1 Vorwort

Dieses Heft soll Ihnen bei Ihrem persönlichen Training als Gedächtnisstütze dienen, damit Sie das während des Trainings Gelernte zu Hause noch weiter vertiefen können. Gerne können Sie das Heft mit Ihren eigenen Anmerkungen ergänzen. Wenn Ihnen zu Hause noch etwas einfällt, was Sie mit Ihrer Mobilitätsberaterin bzw. Ihrem Mobilitätsberater besprechen möchten, bietet das Heft auch Platz für Ihre Notizen.

Ältere Autofahrerinnen und Autofahrer neigen dazu, für sie schwierige Fahraufgaben zu meiden. Mangelnde Übung führt aber dazu, dass die Unsicherheiten von Seniorinnen und Senioren beim Autofahren immer stärker zum Tragen kommen. In mehreren Studien konnte gezeigt werden, dass ältere Autofahrerinnen und Autofahrer von spezifischen Fahrtrainings bis ins hohe Alter profitieren können.

Im Rahmen des Projekts „Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz“ sollen wissenschaftliche Erkenntnisse genutzt werden, um ein kurzes, großflächig einsetzbares Trainingsprogramm für ältere Autofahrende zu entwickeln und zu evaluieren.

Das hieraus entstandene Trainingskonzept MOVE-IT besteht aus verschiedenen Trainingsbausteinen. Anhand eines persönlichen Profils Ihrer Leistungsdefizite einerseits und Ihrer Mobilitätsbedürfnisse als Autofahrer/-in andererseits wählt Ihr Mobilitätsberater bzw. Ihre Mobilitätsberaterin aus verschiedenen Trainingsbausteinen die für Sie passenden aus. Diese umfassen neben spezifischen, auf Ihre Bedürfnisse und Lernziele angepassten Fahrübungen auch Gruppensitzungen zur Auffrischung des Verkehrswissens sowie Beratung und Schulung zur Kompensation altersbedingter Einschränkungen und zum Nutzen ausgewählter Fahrerassistenzsystemen.

Generell wird dabei angestrebt, Sie so zu trainieren, dass Sie möglichst sämtliche Fahraufgaben sicher bewältigen können. Einzelne Trainingsbausteine (z.B. Fahren auf der Autobahn) können aber in Abhängigkeit von Ihrer individuellen Leistungsfähigkeit und Ihrem persönlichen Mobilitätsbedürfnis auch gezielt ausgeschlossen werden. Sollten Sie bereits stärker eingeschränkt sein und das Fahren in ungewohntem Umfeld nicht (mehr) si-

2 Über das Trainingskonzept MOVE-IT

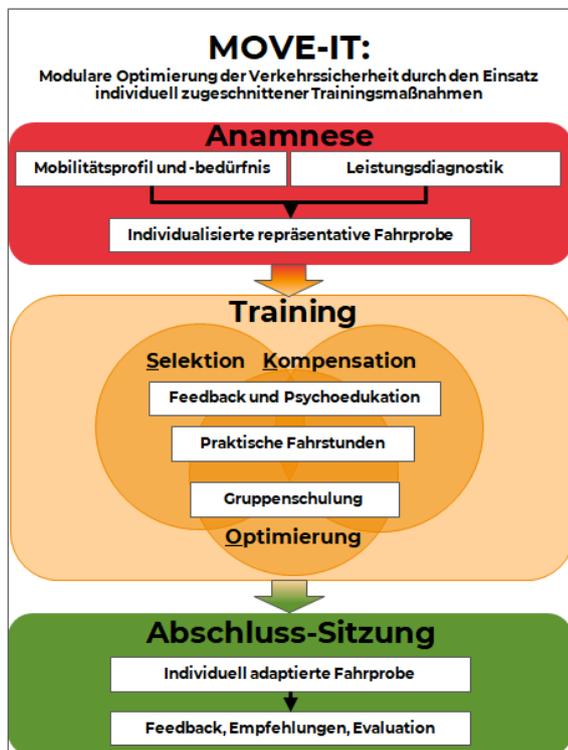


Bild 1: Überblick über das Trainingskonzept MOVE-IT.

Die Trainingsmaßnahme MOVE-IT (siehe Bild 1) gestaltet sich nach folgendem Leitfaden:

- **Selektion von Fahrten:** Gibt es Strecken/Zeiten/Bedingungen, die aufgrund des persönlichen Leistungsprofils grundsätzlich vermieden werden sollten?
- **Optimierung:** Was sollte in praktischen Fahrstunden geübt werden? Welcher Schulungs-/Aufklärungsbedarf ist vorhanden?
- **Kompensation:** Welche Kompensationsstrategien sind individuell geeignet (z.B. Fahren mit Navigationssystem bei Orientierungsschwierigkeiten)?

Insgesamt wird das Programm in vier bis sieben Sitzungen mit einer Gesamtdauer von sechs bis zehn Stunden durchgeführt. In Tab 1 werden die einzelnen Trainingsbausteine beschrieben und ein Überblick zum zeitlichen Umfang und Ablauf der Trainingsmethode gegeben.

Sitzung	Dauer	
1. Anamnese		
1	1.5 h	Bedürfnisanalyse („Was will ich künftig fahren?“) Gesundheitsgespräch („Wo habe ich gesundheitliche Einschränkungen?“) Psychologische Leistungstests („Bin ich geistig fit genug?“)
2	1 h	Begleitete Realfahrt („Wie gut und sicher fahre ich?“)
2. Individuell angepasstes Training		
3	0.5 h	2.1 Rückmeldung zur begleiteten Realfahrt
4	1.5 h	2.6 Gruppenschulung zur Auffrischung der Theoriekenntnisse und zur Vermittlung von Kompensationsstrategien
5a-c	1-3 Sitzungen	2.7 Praktische Fahrstunden
3. Überprüfung des Trainingserfolgs		
6	1.5 h	3.1 Begleitete Realfahrt („Hat sich mein Fahrstil durch das Training verändert?“) 3.2 Abschlussgespräch („Was hat das Training gebracht?“) 3.3 Evaluation und weitere Empfehlungen („Wie fand ich das Training und wie geht's nun weiter?“)

Tab. 1: Überblick über Ablauf und Inhalte des Trainingsprogramms.

3 Was bedeutet Autofahren für mich persönlich?

Wir möchten Sie auf diesem Weg gerne einladen, sich Gedanken über Ihre eigene (Auto)-Mobilität zu machen. Nehmen Sie sich hierzu ein paar Minuten Zeit! Die nachfolgenden Fragen sollen Sie dabei unterstützen.

Welche Wege legen Sie regelmäßig zurück?

Weg	Ziel (z.B. Arzt, Einkauf,...)	Distanz (in km)	Bevorzugtes Verkehrsmittel	Alternatives Verkehrsmittel
1				
2				
3				
4				
5				

Tipp: Anhand Ihres persönlichen Mobilitätsprofils können Sie erkennen, für welche Wege das Autofahren für Sie besonders wichtig ist.

Waren Sie in den letzten fünf Jahren als Fahrer/-in an einem Unfall beteiligt?

Nein	Ja
------	----

Haben Sie in den letzten Monaten Beinahe-Unfälle oder kritische Situationen im Straßenverkehr erlebt?

Nein	Ja
------	----

Bitte überlegen Sie, ob Ihnen beim Autofahren in den letzten drei Monaten Folgendes passiert ist, und kreuzen Sie „Ja“ oder „Nein“ an:

	Ja	Nein	Weiß nicht
Ich bin aus Versehen über eine Kreuzung gefahren, obwohl die Ampel schon von Gelb auf Rot umgesprungen ist.			
Ich habe beim Rechtsabbiegen fast einen Radfahrer übersehen.			
Ich bin nach dem Genuss von Alkohol selbst Auto gefahren.			
Ich habe beim Überholen die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeuges eher unterschätzt.			
Ich habe beim Zurücksetzen einen Gegenstand angefahren, den ich vorher nicht gesehen habe.			
Ich bin in die falsche Spur geraten, als ich mich einer Kreuzung näherte.			
Ich habe auf einer rutschigen oder nassen Straße zu scharf gebremst und bin ins Schleudern geraten.			
Ich habe an einer Kreuzung plötzlich nicht mehr gewusst, wer nun zuerst Vorfahrt hat.			
Ich habe beim Spurwechsel nicht den Kopf gewendet.			
Ich habe an einer Kreuzung jemandem unbeabsichtigt die Vorfahrt genommen.			
Ich bin eingeschlafen.			
Ich bin beim Auffahren auf die Autobahn auf dem Standstreifen stehen geblieben.			
Ich hatte Angst, dass mich andere Fahrzeuge beim Spurwechsel übersehen / die Vorfahrt erzwingen.			
Ich habe beim Linksabbiegen jemandem die Vorfahrt genommen			
Sonstiges:			

Tipp: Häufige Bagatellunfälle bzw. Blechschäden, Hupen anderer Verkehrsteilnehmender oder besorgte Nachfragen von Bekannten und Familienangehörigen können ein Hinweis darauf sein, dass Sie sich mit Ihrer Fahreignung beschäftigen sollten.

Haben Sie im Vergleich zu früher Ihr Fahren in irgendeiner Weise verändert?

- nein, ich fahre ohne Einschränkungen
 ja, ich habe das Fahren eingeschränkt/verändert.

Wenn ja, wie haben Sie Ihr Verhalten verändert? Füllen Sie dazu folgende Tabelle aus:

	JA		NEIN	
	grund-sätzlich	wenn möglich	eher nicht	überhaupt nicht
1. Ich vermeide lange Fahrten.				
2. Ich vermeide Fahrten bei Dunkelheit oder schlechter Sicht.				
3. Ich vermeide Fahrten bei Regen, Schnee oder Glätte.				
4. Ich vermeide Fahrten in Großstädten, bei viel Verkehr oder zu Stoßzeiten.				
5. Ich vermeide Fahrten auf der Autobahn.				
6. Ich vermeide unbekannte Strecken.				
7. Ich fahre nur (noch) mit Beifahrer.				
8. Bei längeren Strecken mache ich viele/lange Pausen.				
9. Ich suche mir leichte Wege / vermeide komplizierte Kreuzungen				
10. Ich fahre nur mit meinem eigenen Auto.				
11. Ich fahre nur, wenn es mir gut geht.				
12. Ich fahre nur, wenn meine Medikamente optimal wirken.				
13. Ich fahre besonders defensiv/vorsichtig.				
14. Ich fahre besonders langsam.				
15. Ich fahre besonders vorausschauend.				
16. Ich halte größere Sicherheitsabstände.				
17. Ich überhole besonders selten.				

Tipp: Alle hier beschriebenen Verhaltensweisen können sinnvoll und hilfreich sein, um Einschränkungen im Alter zu kompensieren.

Gibt es Verkehrssituationen oder Fahraufgaben, die Ihnen beim Autofahren Schwierigkeiten bereiten?

	Gar nicht	Etwas	Stark
Einparken/Ausparken			
Rückwärtsfahren			
Wenden			

Für Personen die z.B. durch bestimmte Erkrankungen eingeschränkt sind, gibt es die Möglichkeit einer so genannten „beschränkten Fahreignung“ d.h. dass man z.B. nur noch zu bestimmten Tageszeiten fahren darf oder nur noch bestimmte Entfernungen zurücklegen darf. Wäre für Sie im Falle einer bestimmten Krankheit eine beschränkte Fahrerlaubnis eine denkbare Alternative?

Können Sie sich vorstellen, das Fahren irgendwann aufzugeben?

Platz für meine Notizen

4 Meine Realfahrt mit Fahrlehrer bzw. Fahrlehrerin

Die folgenden beiden Seiten sollen Sie dabei unterstützen, nach Ihrer Realfahrt mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin zu Hause noch einmal alle Eindrücke zu reflektieren. Sie können sich auch gerne weitere Notizen machen und offene Fragen und Diskussionspunkte beim nächsten Treffen mit Ihrem Fahrlehrer bzw. Ihrer Fahrlehrerin besprechen.

So schätze ich mein Fahrverhalten bei der Realfahrt ein:

Absolut fahrunsicher	10
Kritisches Fahrverhalten	9
	8
	7
	6
Auffälliges Fahrverhalten	5
	4
	3
Normales Fahrverhalten	2
	1
	Ohne Einschränkung fahrsicher

Folgendes möchte ich bei künftigen Fahrten besonders beachten:

Folgende Maßnahmen wurden mir nach der Realfahrt empfohlen:

- keine weiteren Maßnahmen, da ich sehr gut gefahren bin
- Auffrischung des Verkehrswissens im Rahmen einer Gruppenschulung
- keine Autobahnfahrten mehr
- Fahrten nur noch im bekannten Umkreis
- praktische Fahrstunden mit folgenden Schwerpunkten

- _____
- _____
- _____

Benutzung des folgenden Fahrerassistenzsystems: _____

Berücksichtigung der folgenden Punkte:

5 Mein Übungsprotokoll

Übungsschwerpunkt der heutigen Fahrstunde:

Während der heutigen Trainingssitzung sind die folgenden Punkte aufgefallen:

Bis zur nächsten Trainingssitzung sollen die folgenden Punkte verstärkt geübt werden:

4.

5.

6.

Ich habe die oben stehenden Punkte geübt:

Ja

Nein

Teilweise:

Folgendes ist mir beim Üben aufgefallen und/ oder bereitet mir Probleme:

Folgende Dinge möchte ich gerne noch Üben und/oder mit meinem/-r Fahrlehrer/-in besprechen:

6 Auffrischung des Verkehrswissens

Sie haben die Möglichkeit, an einer Gruppenschulung zur Auffrischung Ihres Verkehrswissens teilzunehmen. Die nachfolgenden Seiten fassen die Inhalte der Schulung zusammen.

6.1 Verkehrsregeln

6.1.1 §1 der Straßenverkehrsordnung

Die Grundregel der Straßenverkehrsordnung lautet: **Ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht**. Alle Verkehrsteilnehmenden haben sich so zu verhalten, dass niemand geschädigt, gefährdet oder unvermeidbar behindert und belästigt wird.

Was heißt ständige Vorsicht?

- Vorausschauend Fahren
- Den Blick voraus auf die Fahrbahn richten
- Mögliche Gefahren von hinten und von der Seite rechtzeitig erkennen

Zum vorausschauenden Fahren gehört Spiegelbeobachtung!

Wer mögliche Gefahren rechtzeitig erkennen will, sichert vor dem Lenken auch immer über die Seite ab.

6.1.2 Grundwissen Vorfahrtsregeln

- Fahrzeuge treffen aus verschiedenen Richtungen aufeinander
- Entscheidend ist immer, **woher** ein Fahrzeug kommt
- Die Regeln gelten für alle, also z.B. auch Radfahrende
- Vorfahrt ist aber eine Regelung, kein Recht. Im Zweifelsfall auf eigene Vorfahrt verzichten

6.1.3 Rechts vor Links

- Wenn keine Verkehrszeichen, Ampeln oder Polizeibeamte den Verkehr regeln
- Bei Annäherung an rechts-vor-Links-Straßen: mit mäßiger Geschwindigkeit nähern und nur so schnell, dass man jederzeit anhalten kann
- Hinweise: Bordsteinkanten, Häuserlücken, reine Wohngebiete, 30-er-Zonen

- Gefahrzeichen rechts-vor-links nur, wenn Kreuzung extrem gefährlich ist oder wenn die Vorfahrtsregelung geändert wurde



6.1.4 Kreisverkehr



- Ohne vorfahrtsregelnde Zeichen gilt rechts-vor-links
- Beim Einfahren nicht blinken, vor dem Ausfahren rechts blinken!
- Wer im Kreis fährt, hat Vorfahrt

6.1.5 Einzelvorfahrt



- Vorfahrt nur an der nächsten Einmündung oder Kreuzung

6.1.6 Vorfahrtstraße



- Vorfahrt im Verlauf einer gesamten Straße
- Es wird an jeder Kreuzung oder Einmündung wiederholt

6.1.7 Ende Vorfahrtstraße bzw. Vorfahrt gewähren



- Geschwindigkeit verringern und auf Kreuzung oder Einmündung achten
- Man ist auf jeden Fall wartepflichtig
- Vorsichtig an Kreuzung rantasten
- Durch Fahrweise zu erkennen geben, dass man offensichtlich warten möchte

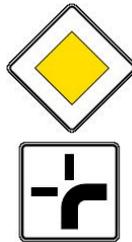
6.1.8 Stopp-Schild



- Halt! Vorfahrt gewähren!
- Tatsächliches Anhalten auf jeden Fall notwendig, egal ob ein Vorfahrtberechtigter kommt.

- Das Zeichen steht an besonders gefährlichen Kreuzungen, daher sollen die Fahrenden durch das Anhalten zu einer extrem niedrigen Geschwindigkeit „gezwungen“ werden
- Halten an der Haltelinie, danach vortasten zur Sichtlinie, eventuell muss dort noch einmal angehalten werden.

6.1.9 Abknickende Vorfahrt



- Zusatzschilder zeigen den Verlauf der Vorfahrtsstraße an
- Wer dem Verlauf der Vorfahrtsstraße folgt, muss blinken
- Auf Fußgänger besondere Rücksicht nehmen, wenn nötig warten
- Fahrzeuge auf der Vorfahrtsstraße haben Vorfahrt, die anderen sind wartepflichtig

6.2 Verhalten gegenüber Fußgängern und Radfahrenden

6.2.1 Besonderheiten von Fußgängern

- Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und brauchen uneingeschränkten Schutz der Autofahrer

Worauf müssen Sie achten?

- Achtet der Fußgänger / die Fußgängerin auf den Verkehr?
- Wenn möglich Blickkontakt zum/-r Fußgänger/-in aufnehmen
- Von Kindern kann auf keinen Fall verkehrsgerechtes Verhalten erwartet werden! Bei Kindern gilt daher erhöhte Reaktions- und Bremsbereitschaft



- Sie müssen Verkehrszeichen, die Kinder schützen, kennen und dementsprechend ihre Geschwindigkeit reduzieren

Verhalten an Zebrastreifen

- Annähern mit mäßiger Geschwindigkeit, so dass Sie jederzeit gefahrlos anhalten können
- Schauen: Großräumig nach Fußgängern schauen
- Stehenbleiben: Fußgänger, die erkennbar den Fußgängerweg überqueren wollen, haben Vorrang

6.2.2 Besonderheiten von Radfahrenden

- Besonders gefährdet
- Können oft Spur nicht halten, daher mindestens 1.5 m Seitenabstand beim Überholen
- Im Zweifelsfall dahinter bleiben
- Radfahrende dürfen an Ampeln rechts vorbei fahren

Unechte Einbahnstraßen

- Radfahrende dürfen in Einbahnstraßen Gegenrichtung nutzen, wenn Zusatzschilder auf Radverkehr hinweisen
- Für Autofahrende bedeutet dies erhöhte Vorsicht besonders beim Linksabbiegen

Schutzstreifen für Radfahrende



- Radfahrende sollen diesen markierten Fahrbahnbereich benutzen
- Als Autofahrer/-in dürfen Sie die Schutzstreifen überfahren, wenn Sie dabei keine Radfahrenden gefährden.

6.3 Fahren auf der Autobahn



- Autobahnen und Kraftfahrstraßen dürfen benutzt werden, wenn das Kfz schneller als 60 km/h fahren kann
- Halten, Parken, Wenden und Rückwärtsfahren ist auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen verboten

Auffahren auf die Autobahn

- Nur an gekennzeichneten Anschlussstellen
- Immer rechts rein und rechts raus, so wird man nicht zum Geisterfahrer
- Ausreichenden Abstand zu Vorausfahrenden halten, zur Not langsamer fahren
- Kurze Blicke nach links zum durchgehenden Verkehr, um sich ersten Überblick zu verschaffen
- Fahrzeuge auf der Autobahn haben Vorfahrt
- Auf dem Beschleunigungsstreifen nach links blicken, Spiegel beobachten, Geschwindigkeit erhöhen und Lücke zum Einfädeln nutzen. Dabei immer prüfen: Ist Geschwindigkeit hoch genug? Ist Lücke ausreichend? Toten Winkel über Schulterblick absichern.

- Um die Lücke auszunutzen, darf auch rechts, also auf dem Beschleunigungstreifen, schneller als auf den durchgehenden Fahrstreifen gefahren werden

Was bedeutet Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn?

- Empfehlung, 130 km/h zu fahren aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes
- Langsameres und schnelleres Fahren ist grundsätzlich erlaubt, wenn nicht durch Beschilderung anders vorgegeben

Wieviel Abstand muss eingehalten werden?

- 2 Sekunden Abstand
- Zu dichtes Auffahren ist Ursache schwerster Unfälle auf Autobahnen

Überholen

- Grundsätzlich links überholen
- Aus- und Einscheren rechtzeitig und deutlich durch Blinken anzeigen!
- Immer wieder kontrollieren: Ist Abstand zu Nachfahrenden groß genug?

Verhalten an Baustellen

- Geschwindigkeit reduzieren, Überholvorgänge abschließen
- Auf dem breiten, rechten Fahrstreifen fahren Sie sicherer!

Was ist beim Verlassen der Autobahn zu beachten?

- Überholvorgänge frühzeitig beenden und nicht mehr überholen
- Ab 300 m Entfernung blinken
- Erst auf Verzögerungstreifen deutlich abbremsen
- Bei verpasster Ausfahrt keinesfalls rückwärtsfahren oder wenden, sondern bis zur nächsten Ausfahrt weiterfahren

6.4 Fahren im Alter

<p>Krankheiten wiwv</p> <p>Alterstypische Erkrankungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demenz, Herz- und Gefäßkrankheiten, Diabetes, Rheuma, Parkinson, Schlaganfall, ... <p>Multimorbidität und Nebenwirkungen von Medikamenten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Medikamente können oft Nebenwirkungen haben, die zu einer verminderten Fahrtüchtigkeit führen • Etwa ein Drittel der über 70-jährigen leidet im Schnitt an fünf und mehr Erkrankungen  <p style="text-align: right;">2</p>	<p>Fahren trotz Krankheit? wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ihr Arzt ist dazu verpflichtet, Sie über das Thema Fahrtüchtigkeit aufzuklären. Fragen Sie ihn danach! • Die Hauptverantwortung liegt aber bei Ihnen selbst! Jeder Mensch ist dazu verpflichtet, seine Fahrtüchtigkeit zu prüfen, bevor er sich hinter das Steuer setzt! • Fahrrelevante Krankheitssymptome z.B. Müdigkeit, Schwindel, Übelkeit, Verwirrtheit • Fahren Sie nur, wenn Sie sich wohl fühlen!  <p style="text-align: right;">3</p>
<p>Einfluss von Medikamenten wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn Sie Medikamente einnehmen müssen, erkundigen Sie sich bei Ihrem Arzt oder Apotheker, ob sie müde machen. • Beobachten Sie genau, ob das Medikament bei Ihnen folgende Nebenwirkungen auslöst: Müdigkeit, Schwindel, Verwirrtheit, Übelkeit, Kopfschmerzen • Achten Sie besonders bei neuen Medikamenten oder bei Dosisänderungen auf mögliche Nebenwirkungen und verzichten Sie zunächst darauf selbst zu fahren.  <p style="text-align: right;">4</p>	<p>Das Fahren im Alter anpassen wiwv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Stoßzeiten, unbekanntem Routen, Nachtfahrten, schlechter Sicht und komplexen Situationen • Langsameres Fahren • Kürzere Strecken • Längere Fahrpausen • Vermeidung von Fahrten unter Alkohol <p style="text-align: right;">5</p>

Unfall unter dem Einfluss von Krankheit und/oder Medikamenten

wivw

- Wer fahruntauglich ist und einen Verkehrsunfall verursacht, dem drohen strafrechtliche Konsequenzen!
- Dies gilt auch, wenn derjenige von seiner fahruntauglichkeit nicht wusste, sie aber hätte erkennen können.
- Bei Auffälligkeiten im Straßenverkehr kann die Behörde ein medizinisch-psychologisches Gutachten anfordern.
- Kosten: 500-800 Euro.
- Ein Vorbereitungskurs kostet in etwa noch mal so viel, ist aber in jedem Fall zu empfehlen!



3

Fahrtenplanung

wivw

- Schlafen Sie aus, bevor Sie fahren!
- Wenn Sie beim Fahren müde werden, machen Sie eine Pause!
- Vermeiden Sie Nachtfahrten und Stoßzeiten
- Vermeiden Sie Ablenkung
- Bedenken Sie mögliche Alternativen zum Selberfahren



7

Bleiben Sie am Ball

wivw

- Fahren Sie regelmäßig
- Nehmen Sie eine Probestunde in der Fahrschule
- Lassen Sie sich bei Bedarf trainieren
- Lassen Sie sich von Ihrem Arzt oder Apotheker beraten
- Denken Sie über Alternativen zum Selberfahren nach



8

7 Wie geht es für Sie nach dem Training weiter?

Durch Ihre Teilnahme an der Trainingsmaßnahme MOVE-IT haben Sie sich intensiv mit Ihrer eigenen (Auto-)Mobilität, Ihren eigenen Stärken und Schwächen auseinandergesetzt. Sie haben gesehen: Durch Ihre jahrelange Erfahrung als Autofahrer/-in sind Sie auf vielen Gebieten Experte/-in, auf der anderen Seite gibt es aber auch den einen oder anderen Bereich, in dem Sie nicht so sicher sind.

Versuchen Sie, das Gelernte in Ihren Alltag einzubauen und die Ratschläge und Empfehlungen Ihres Mobilitätsberaters bzw. Ihrer Mobilitätsberaterin zu beherzigen. Das Arbeitsheft kann Ihnen später als Nachschlagewerk dienen, wenn Sie sich bei der einen oder anderen Verkehrsregel nicht mehr so sicher sind.

Bleiben Sie am Ball! Setzen Sie sich auch weiterhin aktiv mit Ihrer (Auto-)Mobilität auseinander, damit Sie möglichst lange sicher am Straßenverkehr teilnehmen können!