



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0043-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 30. Dezember 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Riemer und weitere Abgeordnete haben am 30. Oktober 2015 unter der **Nr. 6876/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend VCÖ will Kontrollen älterer Autofahrer gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Ist Ihnen diese aktuelle VCÖ-Analyse bekannt?*
- *Wenn ja, teilen Sie die Meinung des VCÖ und wie begründen Sie Ihre Antwort?*

Die in der VCÖ-Analyse angeführten kognitiven und physiologischen Einschränkungen sind im bmvit bekannt und wurden im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 im Handlungsfeld 6 „Ältere VerkehrsteilnehmerInnen“ dargestellt ¹.

Das Handlungsfeld 6 sieht vor, dass insbesondere beim Lenken von KFZ die mit steigendem Alter wachsenden kognitiven und physiologischen Einschränkungen bewusst gemacht und diesen mit Beratung und Aufklärung entgegengewirkt werden soll.

¹ <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/vsp2020.html>

Zu Frage 3:

- *Welche Maßnahmen planen Sie seitens Ihres Ressorts zur Hebung der Verkehrssicherheit speziell für ältere Menschen?*

Um die Verkehrssicherheit speziell für ältere Menschen zu erhöhen, widmete sich die 4. Ausschreibung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) dem Thema „Zu Fuß unterwegs • Mobilität sicher(n)“. Im Rahmen dieser Ausschreibung werden 10 Projekte gefördert, die sich mit der Verbesserung der Mobilität und Verringerung der Mobilitätsgefahren für ältere VerkehrsteilnehmerInnen auseinandersetzen. Die Projekte sind derzeit in Durchführung. Ergebnisse werden für das Jahr 2016 erwartet. Eine Kurzbeschreibung der Projekte ist auf der Webseite des bmvit verfügbar ².

Weiters sind im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 Maßnahmen speziell für ältere VerkehrsteilnehmerInnen angeführt, die derzeit umgesetzt werden, oder sich in Vorbereitung befinden wie z.B.:

- Entwicklung von Grundlagen, wie mit altersbedingter Verminderung der Leistungsfähigkeit im Verkehr umgegangen werden kann.
- Motivation zu freiwilligen Fortbildungsmaßnahmen und zu freiwilligen, regelmäßigen Gesundheits- und Reaktions-Checks.
- Anbieten von zielgruppenorientierten Fahrsicherheitstrainings mit Informationen bezüglich technischer Neuerungen und Umgang mit diesen neuen Systemen bzw. von Mobilitätsberatungen.

Zu Frage 4:

- *Welche Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit bei älteren Autofahrern wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt und wie haben sich diese Maßnahmen ausgewirkt?*

Das vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderte Projekt „bewusst.sicher.werkstatt“ hat gezeigt, dass durch die freiwillige Teilnahme an informativen und bewusstseinsbildenden Programmen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für die älteren PKW-LenkerInnen erreicht werden kann.

² <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/foerderungen/4ausschreibung.html>

Zu Frage 5:

- *Gibt es Statistiken, inwiefern die Häufigkeit von Unfällen in Ländern, in denen die Gesundenuntersuchungen durchgeführt werden, beeinflusst wurde?*
- *Wenn ja, was ist das Ergebnis?*

Eine Studie der CIECA (The international commission for driver testing) ³ zeigt eine Vielzahl unterschiedlicher Modelle von regelmäßigen wiederkehrenden medizinischen Untersuchungen bei FahrerInnen innerhalb der EU auf. Bei LenkerInnen der Fahrzeuggruppe 1 (vereinfacht: Motorräder und PKW) gibt es eine große Bandbreite bezüglich Beginn und Periodizität der Gesundheits-Checks: Keine wiederkehrenden regelmäßigen Gesundheits-Checks haben neben Österreich auch Belgien, Frankreich, Deutschland und Schweden. Regelmäßige Gesundheits-Checks können in Ländern der EU aber auch schon ab Beginn der Lenkberechtigung alle zwei bis zehn Jahre durchgeführt werden (z.B. Litauen). Bei LenkerInnen der Fahrzeuggruppe 2 (vereinfacht: LKW und Busse) werden in allen untersuchten EU-Ländern regelmäßige wiederkehrende Gesundheits-Checks durchgeführt. Hier reicht die Bandbreite beginnend mit Erwerb der Lenkberechtigung alle drei bis fünf Jahre (Belgien) bis zum ersten regelmäßigen Gesundheits-Check im Alter von 70 Jahren alle drei Jahre (Großbritannien). Seriöse Aussagen über die Wirkung dieser Maßnahmen können aus Unfallstatistiken nicht abgeleitet werden, da die Verschuldensfrage in der Unfallstatistik nicht erfasst wird. Dazu müsste eine europaweite Tiefenstudie durchgeführt werden, bei der ausreichend viele Gerichtsunfallsakten detailliert nach der Verschuldensfrage und den Unfallumständen analysiert werden.

Zu Frage 7:

- *Wenn ja, auf welche andere Faktoren kann der Rückgang/Steigerung von Unfällen zurückgeführt werden?*

Die Steigerung der Unfälle von PKW-Lenkern im Alter 65+ ist auch im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung zu sehen, wobei der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung ansteigt.

Darüber hinaus gibt die Unfallstatistik keinen Aufschluss über die Verschuldensfrage. So könnten – theoretisch – sämtliche Unfälle von PKW-LenkerInnen der Altersklasse 65+ von der Altersklasse „64 Jahre und jünger“ verschuldet worden sein.

³ CIECA; Report on elderly drivers, April 2010

Zu Frage 8:

- *Bitte um Aufstellung, wie viele Autofahrer über 65 in den letzten fünf Jahren verunglückten!*

Die Anzahl der in den Jahren 2010 bis 2014 verunglückten PKW-Lenker über 65 Jahren sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

2010*	2011*	2012	2013	2014
1.473	1.507	1.734	1.712	1.801

*Aufgrund des ab 1. Jänner 2012 geänderten Erhebungssystems und eines neuen, erweiterten und geänderten Merkmalskatalogs ab dem Berichtsjahr 2012 ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig.


Zu Frage 9:

- *Welche Maßnahmen treffen Sie, um ältere Personen, die die Fahrtauglichkeit nicht mehr haben, in ihrer Mobilität zu unterstützen?*

Es wurden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots und zur sicheren Abwicklung des Verkehrs gesetzt, die zwar nicht ausschließlich aber insbesondere auch der Mobilität älterer Personen zu Gute kommen, wie z.B. die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur und die Einrichtung der multimodalen Verkehrsauskunft Österreich (VAO). Im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“ wurde der „Masterplan Gehen“ erarbeitet, da das Gehen für ältere Menschen eine wichtige Mobilitätsform ist. Ergänzend dazu wurden zahlreiche Publikationen, Leitfäden und Ratgeber etwa für den Radverkehrsbereich oder im Bereich der Mobilität älterer Personen erstellt, die auf der Webseite des bmvit abrufbar sind ⁴.

Alois Stöger

⁴ <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/index.html>

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-12-30T11:07:55+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	KTMDk7p8rbt6/zExltBgK3kx7nf86B89ZozCZ4U/0nCK3ZzHSTWoFcc78SRD8xQ/J ewN6q2cPXYilhuDmQ40YQfpPdKT0ONaxVrWF40rQ4QA+gvUQEzUkn+q8/5hMEMJzQ t38e+sYT75aD5exqmtuTlasPidGBvT769Q9DQbsTm9ag8iP19PSEtI5sq7s9qf0/F 4lVJqWi15D7LzyddRAU5zZ9RDYECbJ0XjM64Vu5ChiMG3Mc5SINb0WH5FNIVXb8O8 u6Y+3Pao3PNRXqxhEYOPaQN9vukrDuB7HvVGlc82w5uqlAfDqXKxCw2yvj7SGm1mf L7/pjNginOB1YEWig==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	