



Die Sicherheit von Seniorinnen und Senioren als Fahrzeuglenkende in der Schweiz

Dr. Roman Angermann, Touring Club Schweiz

Konstanz, 17. Dezember 2013

Unfallsituation über alle Altersgruppen in der Schweiz

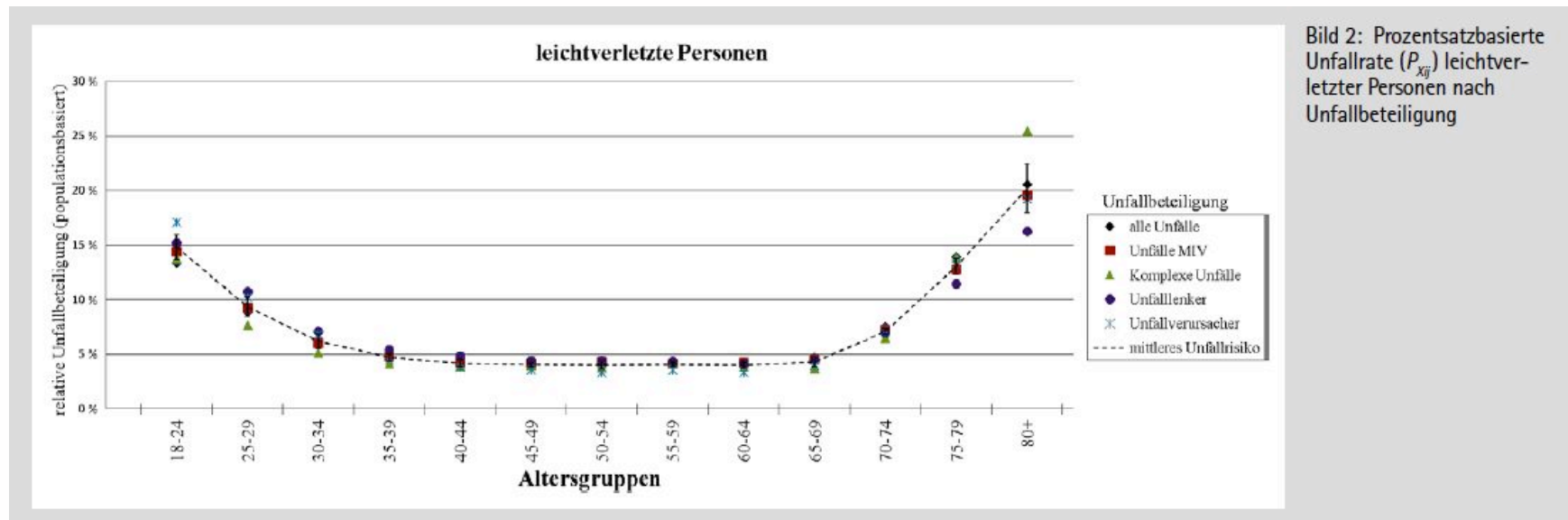


Bild 2: Prozentsatzbasierte Unfallrate (P_{xij}) leichtverletzter Personen nach Unfallbeteiligung

Quelle: Casutt et al.: Alterseffekte auf die Fahrsicherheit bei Schweizer Kraftfahrern im Jahr 2010, in: ZVS 2 (2013), S. 89.

Unfallsituation nach Schweregrad

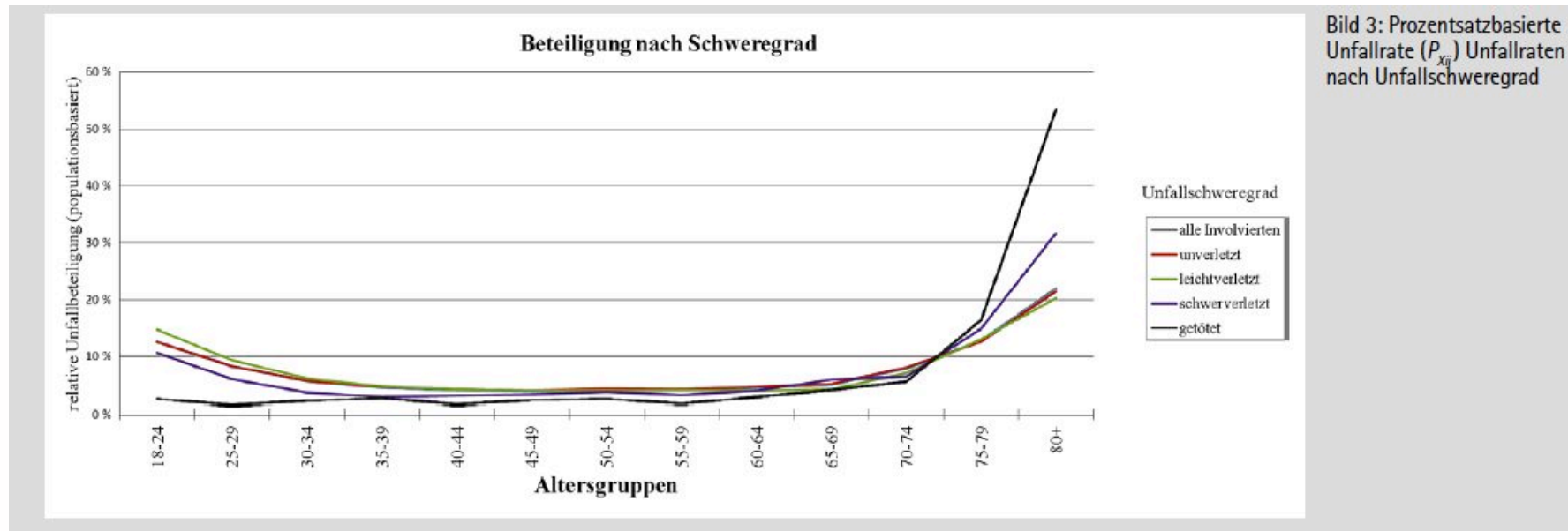


Bild 3: Prozentsatzbasierte Unfallrate (P_{Uff}) Unfallraten nach Unfallschweregrad

Quelle: Casutt et al.: Alterseffekte auf die Fahrsicherheit bei Schweizer Kraftfahrern im Jahr 2010, in: ZVS 2 (2013), S. 89.



Kilometerfahrleistung und Unfallbeteiligung

- Personen in der Schweiz verunfallen vor allem über 75 Jahren häufiger tödlich oder schwer.
- Lenkende, die weniger als 3'000 km/Jahr zurücklegen, sind häufiger an Unfällen beteiligt.¹
- Wenn Lenkende weniger als 3'000 km/Jahr zurücklegen, wird das aus Sicht der Verkehrssicherheit oft problematisch. Insbesondere, weil in verschiedenen Studien schon beobachtet wurde, dass ältere Privatpersonen tendenziell das Fahren reduzieren.²

¹ Vgl.: Sebastian Poschadel et al.: Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Köln 2012, S. 52.

² Vgl. Poschadel et al.: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotentiale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer, Bergisch Gladbach 2012, S. 3.



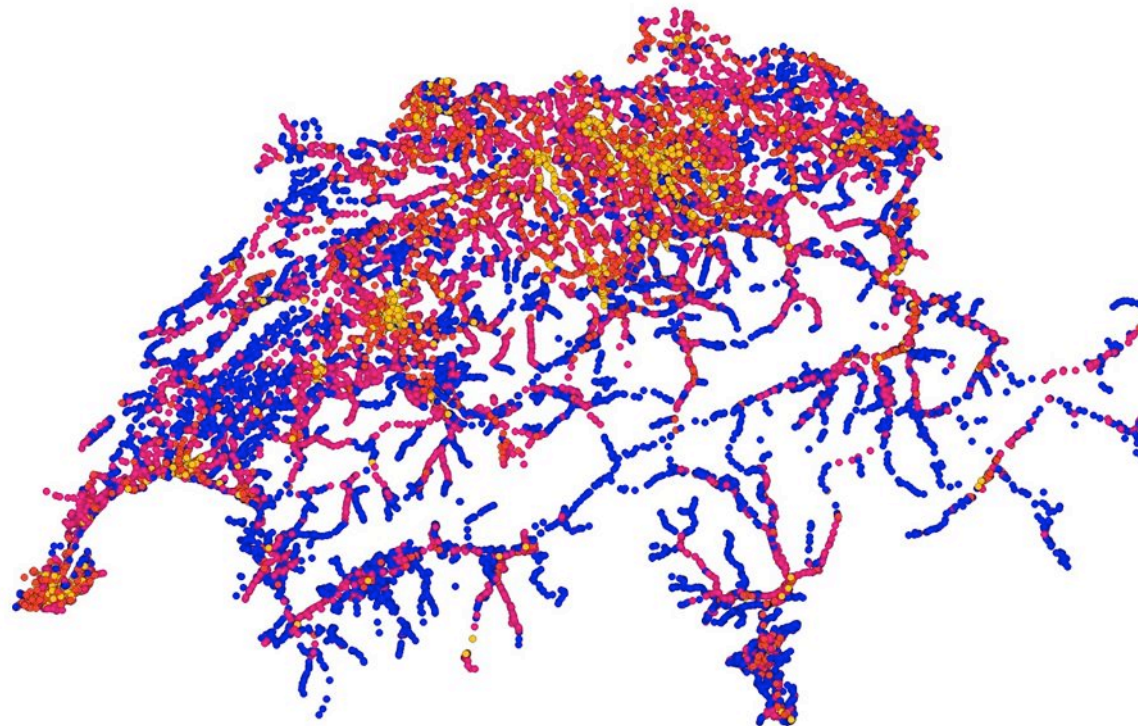
Soziale Situation und Mobilität

- Mobilität ist für ältere Menschen insbesondere in ländlichen, vom öffentlichen Verkehr schlechter erschlossenen Gebieten wichtig, um nach wie vor unabhängig zu sein, bzw. sich selbst als unabhängig wahrzunehmen.
- Bei Paaren ist es wichtig, dass mindestens ein Partner einen Führerausweis besitzt und fahrtüchtig ist.¹
- Ältere Menschen sind zudem heutzutage mobiler als früher.²
- Sowohl in ländlichen als auch urbanen Gebieten ist Mobilität für Senioren ein Bedürfnis. Wer mobil ist, bleibt auch länger geistig und körperlich mobil und damit länger gesund.



¹ Für die Situation in Deutschland vgl: Sebastian Poschadel et al.: Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Köln 2012, S. 133. Das dürfte in der Schweiz nicht anders sein.

² Vgl. Poschadel et al.: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotentiale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer, Bergisch Gladbach 2012, S. 15.

Soziale Situation und Mobilität



Legende

-  Fahrtakt: < 15 min
-  Fahrtakt: 15 – 30 min
-  Fahrtakt: 30 – 60 min
-  Fahrtakt: > 60 min



Gesetzlich vorgeschriebene Fahrtauglichkeitsprüfungen von Senioren

- Schneiden Senioren bei verschiedenen Untersuchungen gut ab, sind sie mit hoher Wahrscheinlichkeit noch immer sehr gut geeignet, individuell mobil zu sein.
- Umgekehrt deutet ein schlechtes Abschneiden bei den augenärztlichen und verkehrsmedizinischen Untersuchungen keineswegs darauf hin, dass Lenkende eine schlechte Fahrkompetenz aufweisen, denn «bei Zweifeln an der Fahreignung (im Sinne von Fahrkompetenz) sind schlechte Leistungswerte in psychometrischen und/oder medizinischen Tests kein hinreichendes Kriterium, um die Fahreignung grundsätzlich in Frage zu stellen.»
- «Wenn die Fahrkompetenz eines älteren Menschen überhaupt infrage steht, ist eine Fahrverhaltensbeobachtung nach dem derzeitigen Stand die beste Methode, dies zu überprüfen».¹

¹ Vgl. Poschadel et al.: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotentiale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer, Bergisch Gladbach 2012, S. 3 und 28ff. sowie: Jörg Kubitzki et al: Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer, Brüssel 2009, S. 126.



Mittel zum Erhalt der Mobilität: Trainings

- Grundsätzlich ist zwischen drei Trainings zu unterscheiden:
 1. Kognitives Training
 - Wirksamkeit von kognitivem Training zur Senkung des Unfallrisikos für ältere Verkehrsteilnehmer für den Realverkehr, bzw. für die Unfallsituation ist offenbar noch nicht hinreichend belegt. Hingegen ist es unbestritten, dass es die Mobilität an sich fördert.¹
 2. Kardiovaskuläres Training
 - Kardiovaskuläres Training verbessert insbesondere exekutive Funktionen. Damit können ältere Menschen auch auf längeren Reisen länger fit bleiben.
 3. Fahrtraining (Simulator/Fahrtraining im Realverkehr)
 - Wirksamkeit von Fahrtrainings für Senioren ist belegt;
 - So führt z.B. aktives Training im Realverkehr zu einer fast 100%igen Erhöhung der Schulterblickwahrscheinlichkeit.²

¹ Vgl. u.a.: Casutt et al.: Alterseffekte auf die Fahrsicherheit bei Schweizer Kraftfahrern im Jahr 2010, in: ZVS 2 (2013); Gajewski et al.: Dortmunder Altersstudie: Studie zur Förderung der Hirnleistung bei Älteren, Berlin 2010 und Poschadel et al.: Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Köln 2012, S. 37ff.

² Vgl.: Poschadel et al.: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotentiale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer, Bergisch Gladbach 2012, S. 41.



Mittel zum Erhalt der Mobilität: Kompensation und intelligente Mobilitätswahl

- Senioren kompensieren Ihre Defizite z.B. mit:
 - Sie fahren nicht oder weniger zu Spitzenzeiten, sondern zu verkehrsärmeren Zeiten.
 - Sie fahren nicht oder weniger bei ungünstigen Witterungsverhältnissen.
 - Sie fahren bei komplexeren Verkehrssituationen langsamer und vorsichtiger (z.B. auf Kreuzungen oder bei als schwierig empfundenen Ein- und Auffahrten).¹
- Senioren können aber auch – je nach Verfügbarkeit – andere Verkehrsträger wählen wie z.B. Taxis oder den öffentlichen Verkehr und damit Ihr Unfallrisiko trotz ähnlicher Exposition verringern.

¹ Vgl. u.a.: Jörg Kubitzki et al: Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer, Brüssel 2009, S. 123ff.; Sandra Rosenblom: Automobility among the Elderly. The Convergence of Environmental, Safety, Mobility and Community, Tuscon 2002; Gstalter/Fastenmeier: Reliability of drivers in urban intersections, in: Accident Analysis & Prevention 42 (2010), S. 225-234; OECD: Ageing and Transport, Mobility needs and safety issues, Paris 2001 und Dominique Lord et al.: A strategy to reduce older driver injuries at intersections using more accommodating roundabout design practices, in: Accident Analysis & Prevention 39 (2007), S. 427-432.



Was leistet der TCS als Beitrag zur Verkehrssicherheit älterer Menschen?

- Der Club bietet einerseits Fahrkurse an wie:
 - «Autofahren heute»:
 - In diesem Kurs werden ältere Menschen zum einen auf neue Verkehrsregeln, neue Signale, geänderte Verhaltensweisen im Verkehr etc. aufmerksam gemacht.
 - Zum anderen werden Auffälligkeiten (mangelnder Schulterblick, Schaltgewohnheiten, bzw. das Anraten eines Automatikgetriebes etc.) angesprochen.
 - Cours de Seniors (TCS Sektion Waadt, zwei Tage):
 - Auffrischung der Theoriekenntnisse – mitsamt eines Tests.
 - Eine einstündige Fahrt mit einem Fahrlehrer, Hinweise zu seniorenpezifischen Risiken und Kompensationsmöglichkeiten.
 - Vortrag eines Mediziners, eines Beamten der Zulassungsstelle und zwei Beamten der Polizei.
- Der TCS bietet andererseits bei der Renovation von Kreisverkehren seine Expertise an und stützt sich dabei auf wissenschaftliche Erkenntnisse.¹

¹ Vgl. z.B.: Dominique Lord et al.: A strategy to reduce older driver injuries at intersections using more accommodating roundabout design practices, in: Accident Analysis & Prevention 39 (2007), S. 427-432.



Was leistet der TCS als Beitrag zur Verkehrssicherheit älterer Menschen?

- Sonderfall E-Bike-Kurs:
 - Problem der «falschen» sozialen Konstruktion des Fahrzeug-, Fahrer- und Fahrverhaltens von E-Bikes und E-Bike-Lenkenden:
 - Das E-Bike wird sowohl von den E-Bike-Lenkenden als auch den anderen Verkehrsteilnehmern sozial als Fahrrad konstruiert.
 - Das Fahrerverhalten (aufrechte Oberkörperhaltung) wird ebenfalls als das Fahrerverhalten eines Fahrradfahrenden konstruiert.
 - «Typische» E-Bike-Unfälle: Umfallen am Berg, Überholen durch andere Verkehrsteilnehmer mit anschliessendem Rechtsabbiegen des anderen Verkehrsteilnehmers, Kontrollverlust bei Niedrigreibwerten, v.a. in Kurven (→ Kammscher Kreis unbekannt...).¹

¹ Vgl. z.B.: Tina Lawinger et al.: Neue Formen der Zweiradmobilität. Eine empirische Tiefenanalyse von Pedelec-Unfällen in Baden-Württemberg, in: ZVS 2 (2013), S. 99-106.

Was leistet der TCS als Beitrag zur Verkehrssicherheit älterer Menschen?

Cours Seniors

Prévention routière





Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!