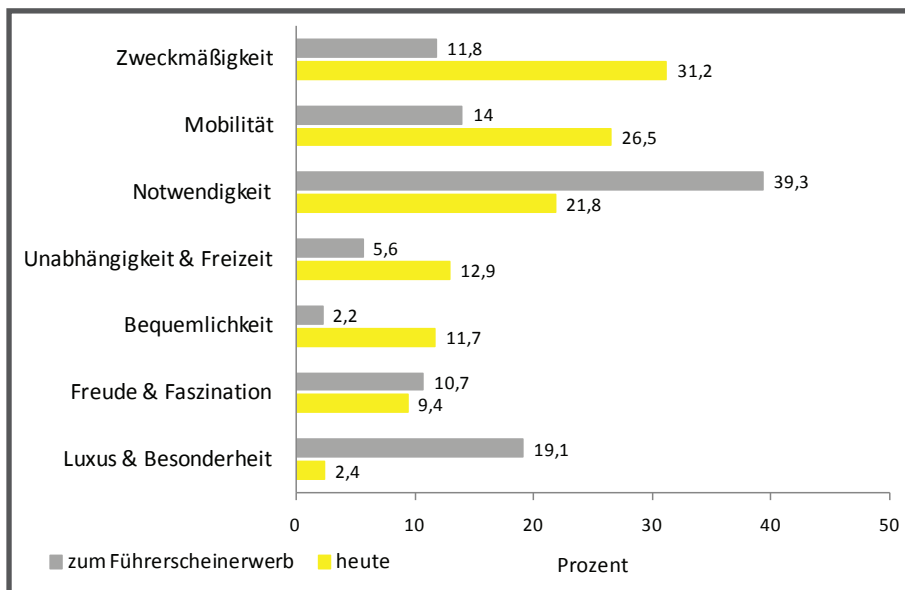


Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA)

Die demografische Entwicklung in Deutschland führt dazu, dass immer mehr ältere Menschen am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Vor diesem Hintergrund gewinnen Fragen nach den Unfallrisiken älterer Kraftfahrer an Bedeutung. Am Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn wurden Senioren, die in einen Autounfall verwickelt waren, befragt und medizinisch sowie psychologisch untersucht.



Veränderung der Rolle des Autos zum Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs und heute.
(Quelle: Universität Bonn, Zentrum für Alternskulturen)

Aufgabenstellung

Die steigende Lebenserwartung sowie die geringe Geburtenrate in Deutschland führen in den kommenden Jahren zu einem weiterhin steigenden Anteil älterer Menschen, die am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Damit rückt die Frage nach den Unfallrisiken älterer Kraftfahrer stärker in den Mittelpunkt des Interesses. Das von der Bundesanstalt für Straßenwesen geförderte Projekt PROSA (Profile von Senioren mit Autounfällen) hat das Ziel, den Einfluss altersbedingter Leistungseinbußen auf das Unfallrisiko differenziert zu betrachten.

Untersuchungsmethode

Die Untersuchung gliedert sich in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Im theoretischen Teil wurden auf der Grundlage von Literaturstudien Informationen über die Unfallverwicklung von Senioren, über die möglichen Leistungseinbußen im Alter und entsprechende Kompensationsstrategien sowie Aspekte zur Fahrmotivation und Fahrbiographie analysiert. Der empirische Teil basiert auf Interviews von 180 Senioren im Alter von über 65 Jahren, die in den letzten fünf Jahren als Fahrer eines Pkw in einen Unfall verwickelt waren. Die Teilnehmer wurden zu ihren individuellen Leistungsbeeinträchtigungen und Persönlichkeitsmerkmalen sowie zu ihrer Fahrbiographie und der Unfallgeschichte befragt. Darüber hinaus wurde eine Teilstichprobe von 50 Teilnehmern einer medizinisch-verkehrpsychologischen Untersuchung sowie einer Fahrverhaltensprobe unterzogen. Dabei richtete sich das Interesse insbesondere auf Erkrankungen und Medikamente als potenzielle Einflussfaktoren auf die Fahrtüchtigkeit. Getestet

15/12

2012 zuletzt erschienen:

- 5/12 Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten: eine Machbarkeitsstudie
- 6/12 Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung - 2011
- 7/12 Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen
- 8/12 Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020
- 9/12 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern
- 10/12 Vermeidung von Glättebildung auf Brücken durch die Nutzung von Geothermie
- 11/12 Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung
- 12/12 Sicherheitswirkungen von Verkehrsinformationen
- 13/12 Evaluation der Verkehrssicherheitskampagne 2009 „Runter vom Gas!“
- 14/12 Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
- 15/12 Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA)

wurden psychologische Funktionen wie Orientierung, Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit. Eine standardisierte Fahrverhaltensprobe lieferte darüber hinaus wichtige Hinweise auf das Fahrverhalten der Probanden im realen Verkehrsgeschehen. Die Ergebnisse wurden einer Clusteranalyse unterzogen, mit deren Hilfe sich die Profile und risikomodulierende Variablen des Fahrverhaltens beschreiben lassen.

Ergebnisse

Die derzeitige Senioren generation nutzt das Auto häufig und schätzt es hinsichtlich seiner Bequemlichkeit und der Möglichkeit, die persönliche Unabhängigkeit und Mobilität zu wahren. Die Senioren setzen sich mit der eigenen Zukunft als Autofahrer auseinander und hoffen zumeist darauf, so lange fahren zu können, wie es vor allem ihre gesundheitlichen Voraussetzungen zulassen. 80,9 Prozent der an einem Unfall beteiligten Senioren schätzen ihre Fahrleistung jedoch besser ein, als dies nach der Bewertung ihrer Fahrverhaltensprobe tatsächlich der Fall ist. Mit 76,7 Prozent weist ein Großteil der Studienteilnehmer mehr als eine Erkrankung auf. Damit einhergehend fällt auch der prozentuale Anteil der Probanden, die mehr als ein Medikament nehmen, mit 61,8 Prozent hoch aus. Gravierend scheint im Hinblick auf die Medikamenteneinnahme, dass 11,1 Prozent der Studienteilnehmer Medikamente zu sich nehmen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können. Bei der Bewertung dieser Zahlen ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei der Stichprobe um eine hochselektive Gruppe handelt, deren Ergebnisse nicht auf die Gesamtheit autofahrender Senioren im gleichen prozentualen Verhältnis zu übertragen sind. Die Clusteranalyse teilte die an einem Unfall Alleinschuldigen nach Altersklassen in zwei Gruppen ein. Die Gruppe der jüngeren Schuldigen zeichnet sich durch die höchste Unfallverwicklung und die höchste Anzahl an Fahrverhaltensfehlern aus. Bei ihnen sollten Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf eine defensivere Fahrweise abzielen, verbunden mit einer sicherheitsorientierten Grundeinstellung. Die Gruppe der älteren Unfallschuldigen hat dagegen weniger ein Problem hinsichtlich der Einstellung als vielmehr mit ihrem Leistungsniveau. Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten bei dieser Gruppe am aktuellen Verhalten ansetzen. Über alle Altersklassen betrachtet finden sich keinerlei Hinweise, dass die Gruppe der nicht schuldhaft am Unfallgeschehen Beteiligten ein erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt.

Folgerungen

Die Ergebnisse haben gezeigt, dass das Alter allein keine Vorhersagen über die individuelle Leistungsfähigkeit und das Unfallrisiko erlaubt. Vielmehr führen spezifische Kombinationen aus alterskorrelierten Einbußen und Krankheit zu einem erhöhten Unfallrisiko. Diese Heterogenität sollte bei interventiven Maßnahmen und bei künftigen Forschungen berücksichtigt werden.

Abstract

Profiles of elderly drivers with accidents (PROSA)

Rising life expectancy as well as the low birth rate is leading to an aging society in Germany. This can be linked with a relative increase of elderly drivers. More and more elderly people are leading active lifestyles and undertaking leisure activities. Cars are very important to them since they provide consistent mobility and independence. However, it is important to realize that a reduction in physical and psychological performance might relate to the process of aging and influence the fitness to drive. This brings the issue of accident risks of elderly drivers into focus. 180 elderly drivers with a minimum age of 65 years who have had a car accident in the last five years were interviewed. The participants were questioned about individual impairments, personality traits, driving and accident history. In addition, a sub-sample of 50 took part in a medical examination, traffic-related psychological diagnostic and an on-road-driving-test. The results point out that age itself is not a predictor for individual performance and accident risk. There are rather specific combinations of age-correlated losses and illness which seem to lead to a raised risk. This heterogeneity should be focused on interventions as well as within future research.

Bibliographische Angaben

Bericht:

Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA), Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2012 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 228, März 2012)

Autoren des Berichts:

Sophie Pottgießer
Uwe Kleinemas
Katrín Dohmes
Livia Spiegel
Melanie Schädlich
Georg Rudinger

Universität Bonn
Zentrum für Alternskulturen

Preis: 17,50 Euro

Zu beziehen über:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
27511 Bremerhaven
Telefon 0471 94544-0
Telefax 0471 94544-88

Fachbetreuer in der Bundesanstalt für Straßenwesen:

Michael Heißing

Impressum:

Bundesanstalt für Straßenwesen
Stabsstelle
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon 02204 43-0 oder 43-182
Telefax 02204 43-674
E-Mail info@bast.de
Internet www.bast.de

Nachdruck honorarfrei.
Belegexemplar erbeten.