

Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer

Tagung zum Verkehrssicherheits-
programm des Landes Brandenburg
Potsdam, 07. März 2013

Jörg Kubitzki
AZT Automotive GmbH –
Allianz Zentrum für Technik



TIME FOR ACTION
DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020

Allianz 

Senioren im Straßenverkehr meist gleich: »gefährliche Autofahrer«

...Geisterfahrer, Herzinfarkt, Gas und Bremse verwechselt, Sehtest, Zwangstest, ...



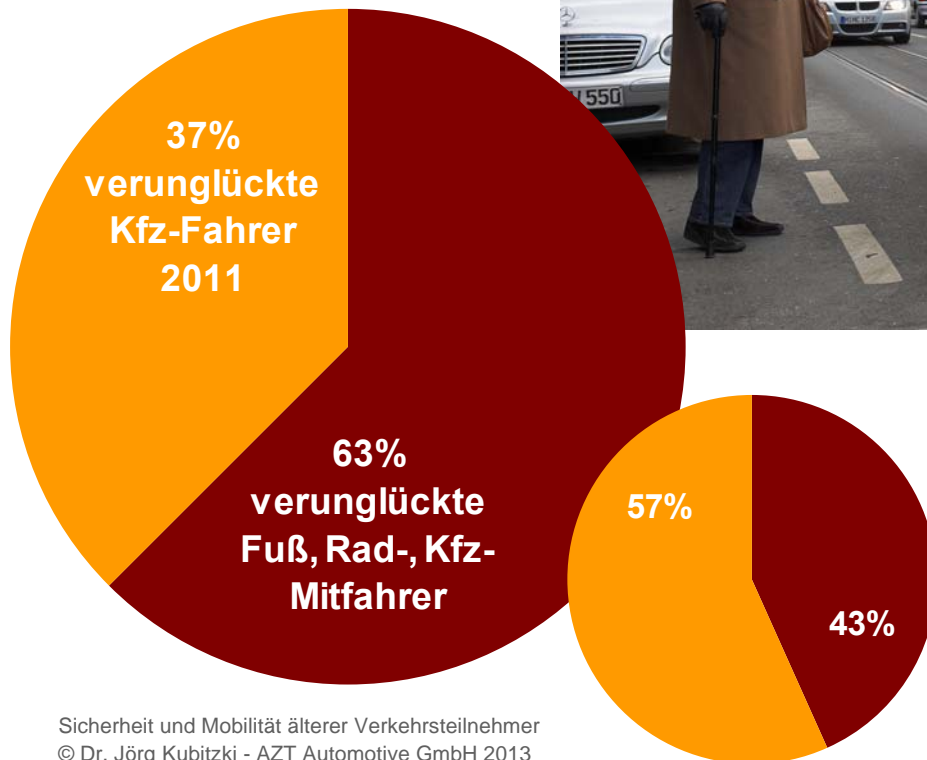
Bilder Screenshots waz-online.de; bild.de, tz-online.de

Aber ältere Menschen verunglücken eher als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer

65+ („Senioren“)



Bilder Allianz, DVR



15-64



Weiterer Beitrag zur unschönen „Täter/Opfer“-Vereinfachung?

Nein!

- Seniorenanteil Bevölkerung steigt (Fünftel auf ein Drittel in 2050)
- Seniorenanteil Brandenburg (22,4%) heute schon über Bund (20,6%)*
- Mobilitätsanteil Senioren steigt (z.B. Kohorteneffekt Führerscheinquote)
- Anteil Erkrankungen/Medikamentenkonsum steigt

➔ Anteil „Senioren-Unfälle“ wird steigen
➔ Anteil Senioren Pkw-Hauptverursacher wird steigen

Aber:

- Seniorensicherheit ist mehr als sicher Auto fahren
- Seniorensicherheit ist mehr als Senioren testen
- Vordringlich: Senioren als „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmer!

**➔ Anteile Senioren an Verkehrsopfern wird steigen
(ETSC: 2050 jeder 3. Verkehrstote der EU über 64)**

Inhalt

- 1** Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr
- 2** Unfallursachen bei Senioren
- 3** Kompensation bei Senioren
- 4** Empfehlungen

Mehr Senioren, mehr Verunglückte?

Regionale Veränderung der Seniorenanteile bis 2020

Länderverteilung verunglückter Senioren je 100.000 Einwohner

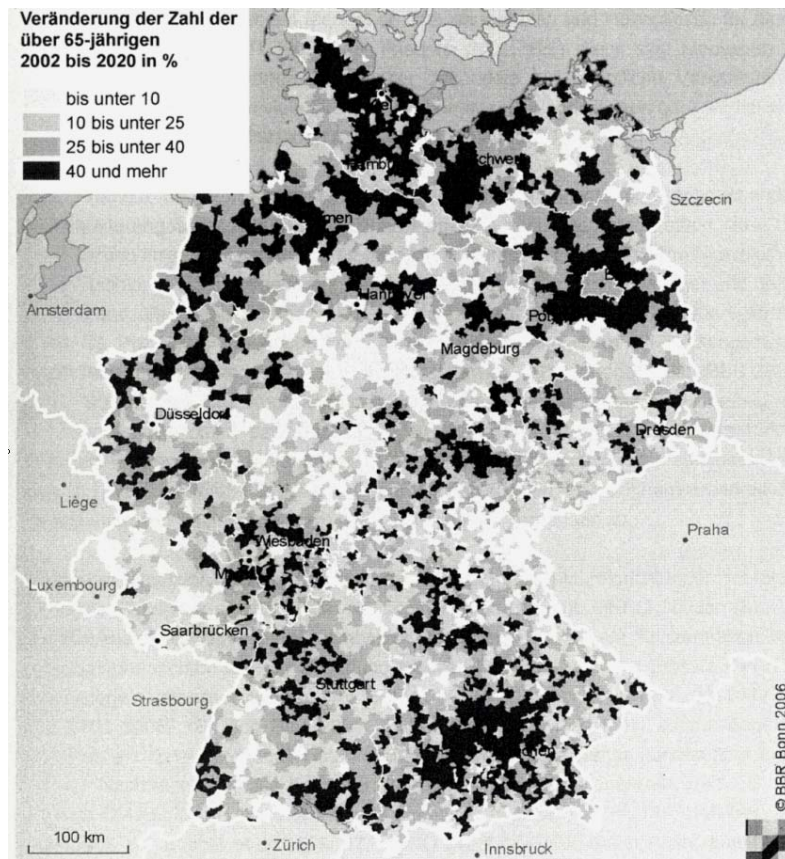
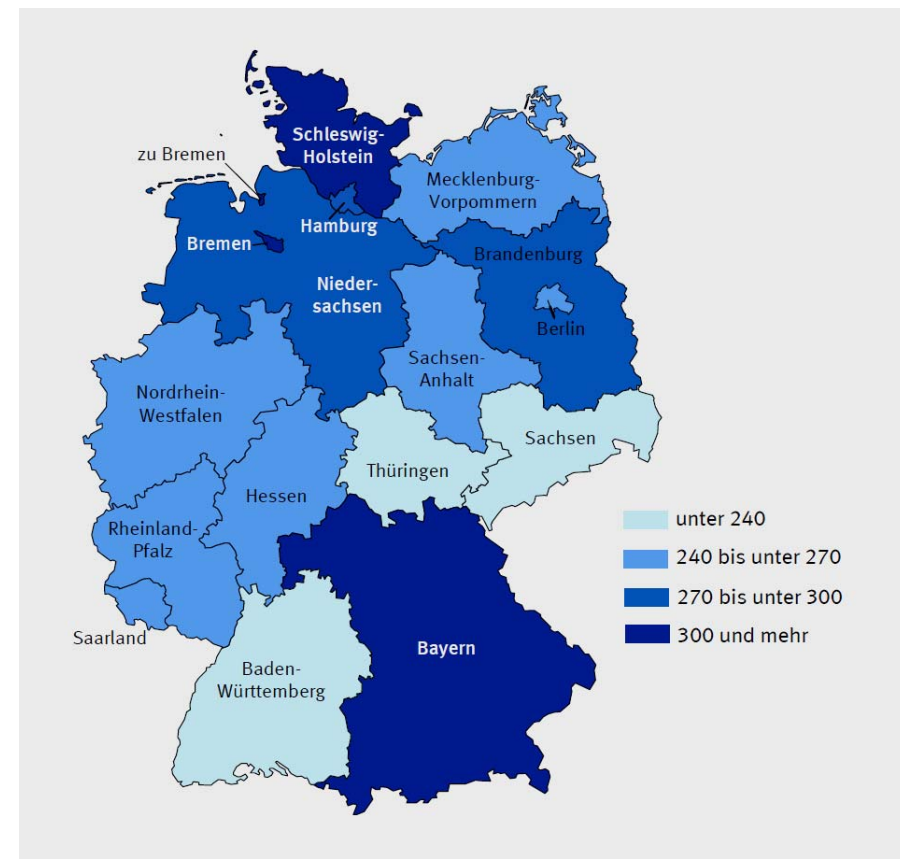


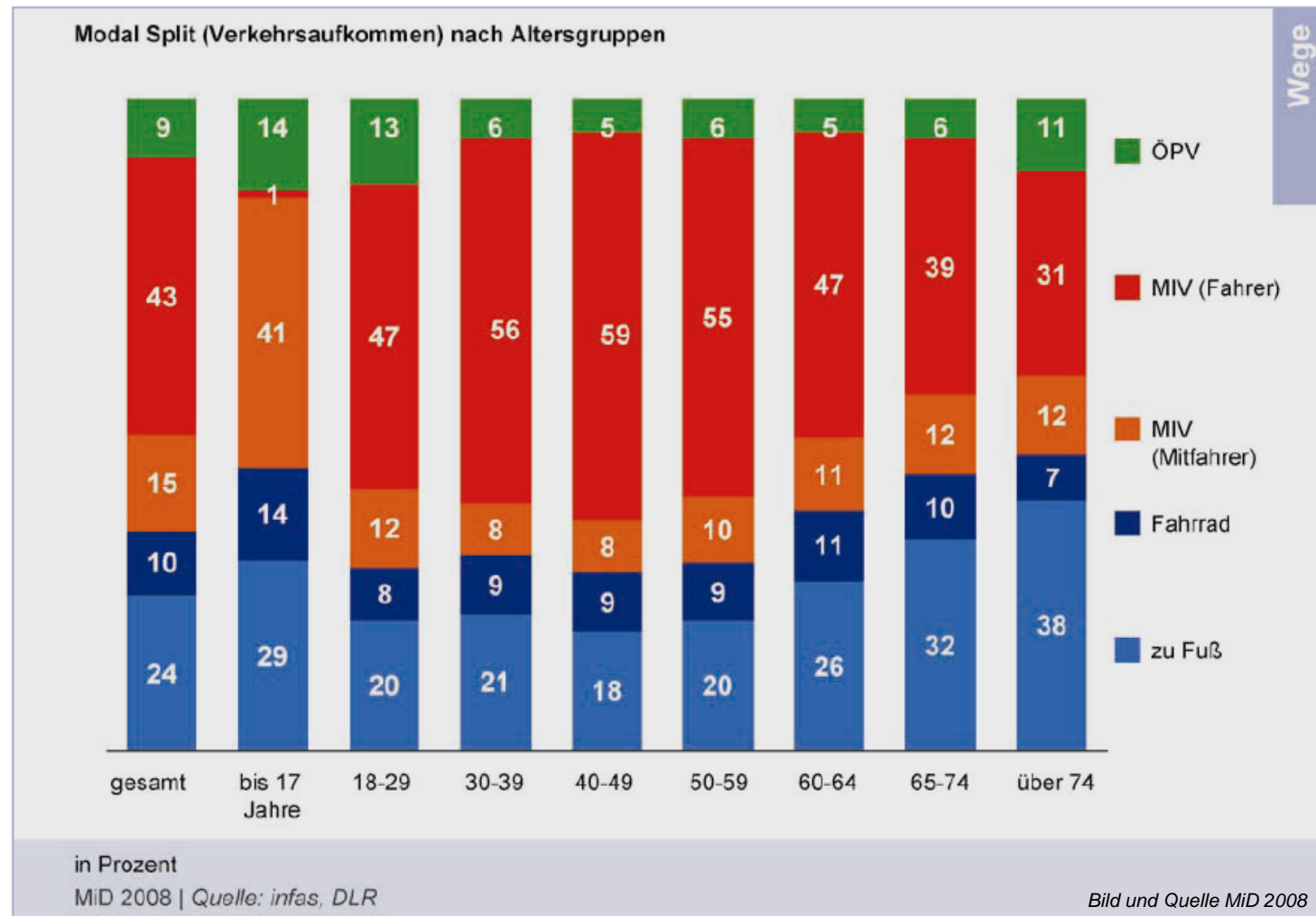
Bild BBR, Schlömer & Bucher, Ergänzungen Rauprich, zit. n. Rauprich, 2006



Bezugsgröße Verkehrsmittelpräferenz – Modal Split für Deutschland

Pkw und
Fußverkehr
dominieren

Mobilitätsfortschreibung
der Bundesregierung
MiD 2008 (2010)



Bezugsgröße Verkehrsmittelpräferenz – Modal Split für Brandenburg

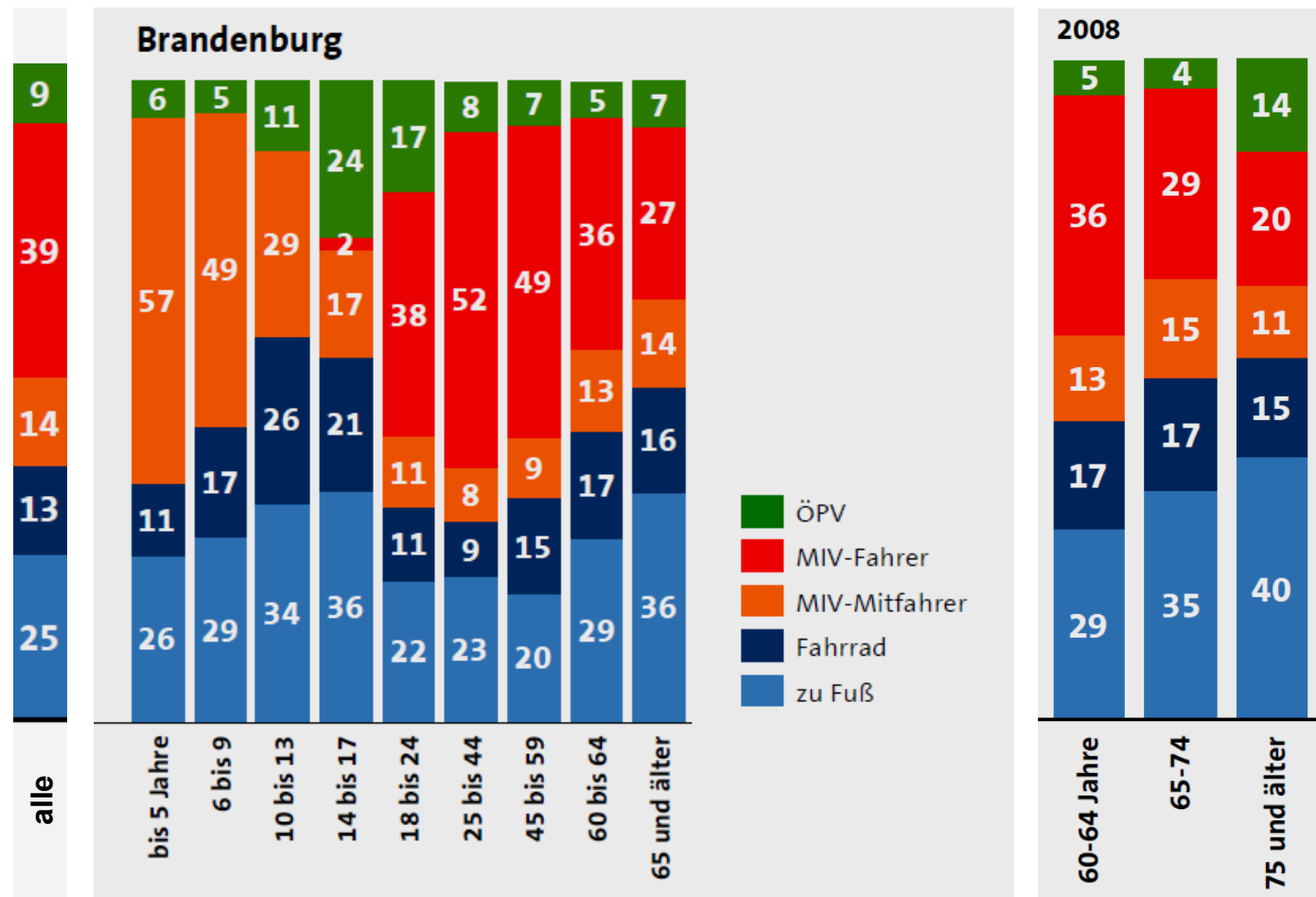
Pkw und
Fußverkehr
dominieren

aber:

Pkw unter,
Pkw-Mitfahrer
und Rad über
Bundesniveau

dezentrales BB:

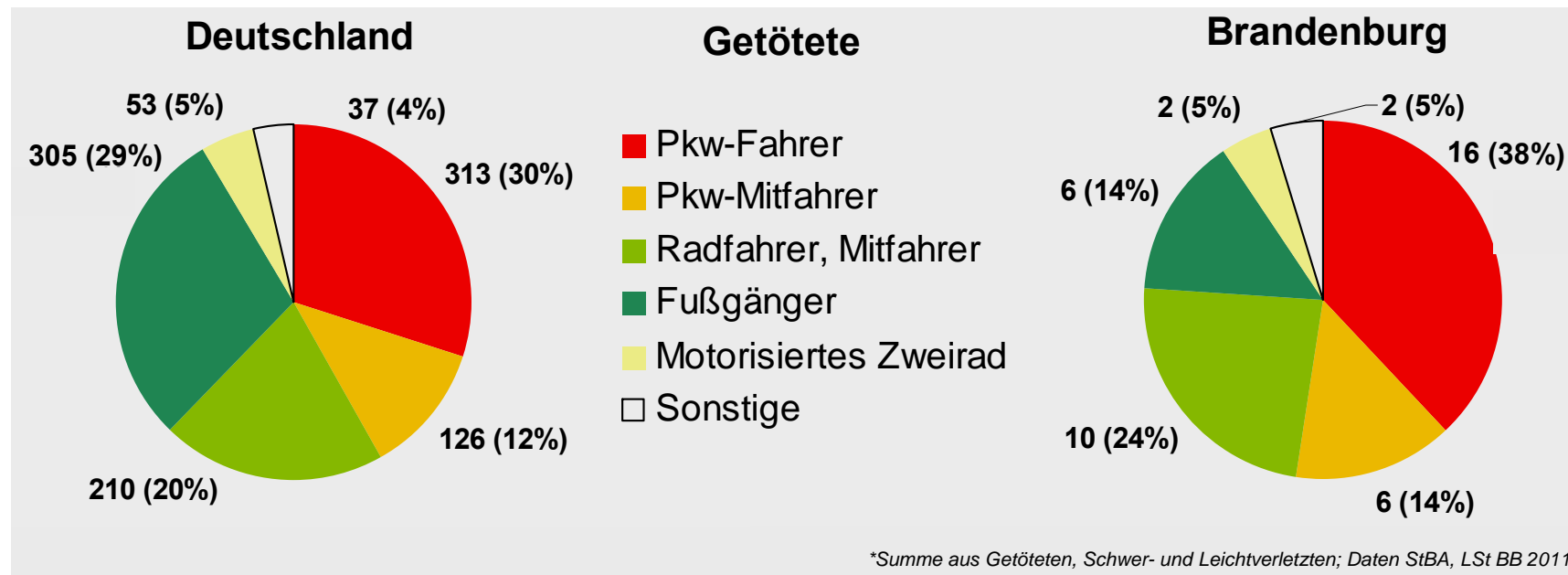
weniger aber
längere Wege
(in Min.)



Senioren – Zahlen im Überblick (2011)

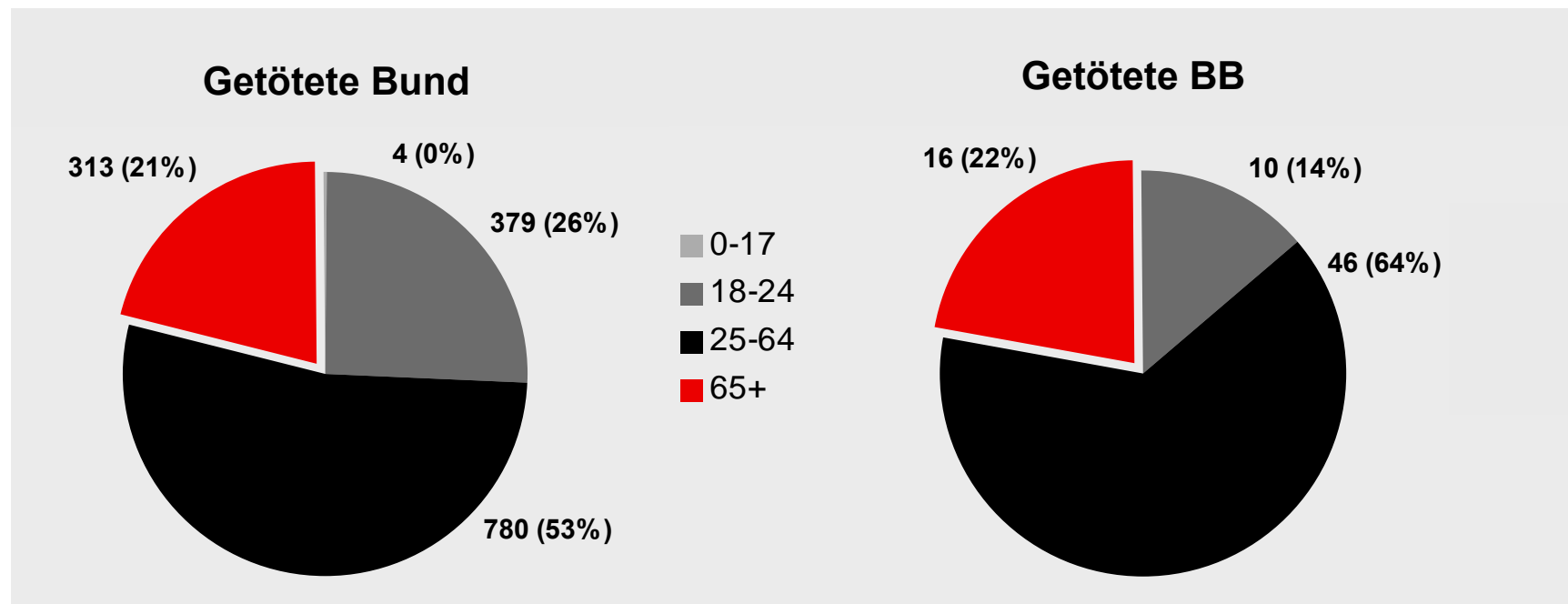
	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte		Verunglückte*	
Deutschland	1.044	26%	11.556	17%	32.788	10%	45.388	11,5%
Brandenburg	42	22,5%	465	19%	1.060	13,4%	1.567	15%

Bund: Senioren verunglücken zu 72% innerorts und zu 77% bei Tag (8-17h)
BB: Senioren verunglücken zu 70% innerorts und zu über 80% bei Tag (8-17h)
Mit Schadensschwere steigt der Außerortsanteil



Ältere Pkw-Fahrer (2011)

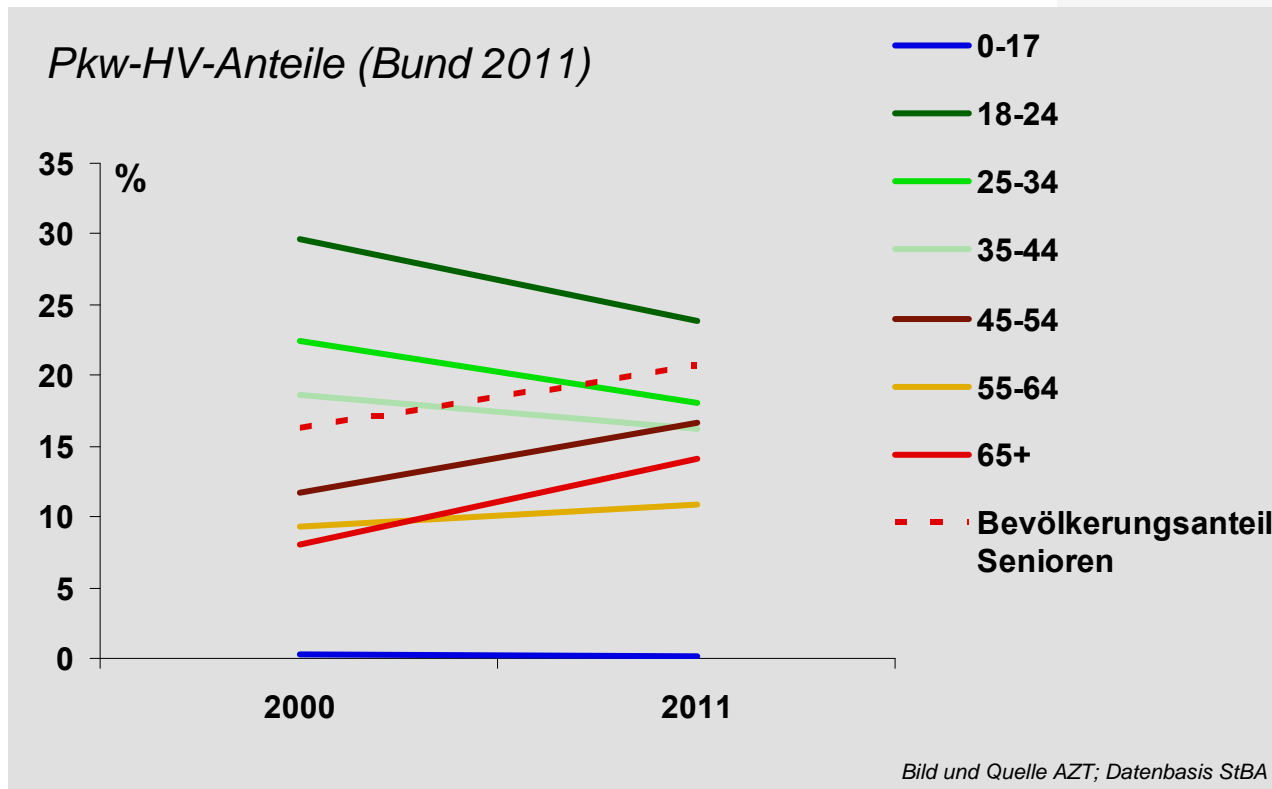
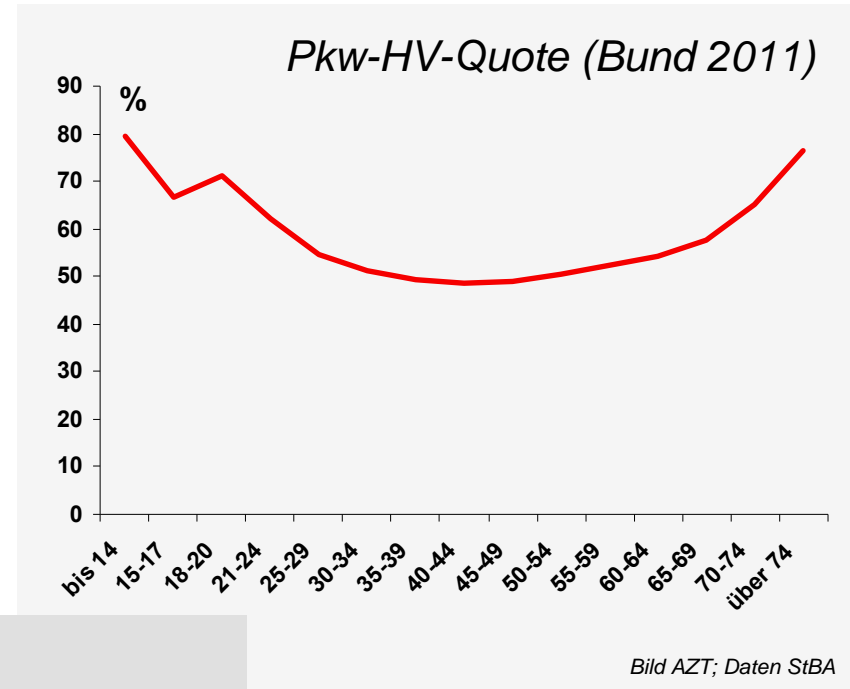
- Bund: Getötetenrate (100Tsd Einw.) Senioren (1,86) zu Mittelalte (1,74)
- BB: Getötetenrate Senioren (2,85) zu Mittelalten (3,24)
- Schwerverletzte SV (absolut): 2.848 (14% aller SV, Bund) / 122 (15% aller SV, BB)
- GDV: Senioren als HV verursachen für sich selbst höhere Unfallkosten als für Gegner
- Senioren fahren weniger („low-mileage-bias“) und eher auf gefährlicheren Strecken



Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr

Ältere Pkw-Fahrer – Bei Verunfallung eher Haupt- verursacher (HV), aber ...

Quote nur Verhältnis Verursacher zu allen
Unfallbeteiligten / Absolutanteil Senioren an
Pkw-HV 14% (Bund), 16,7 (BB), 75+ 6% (Bund)

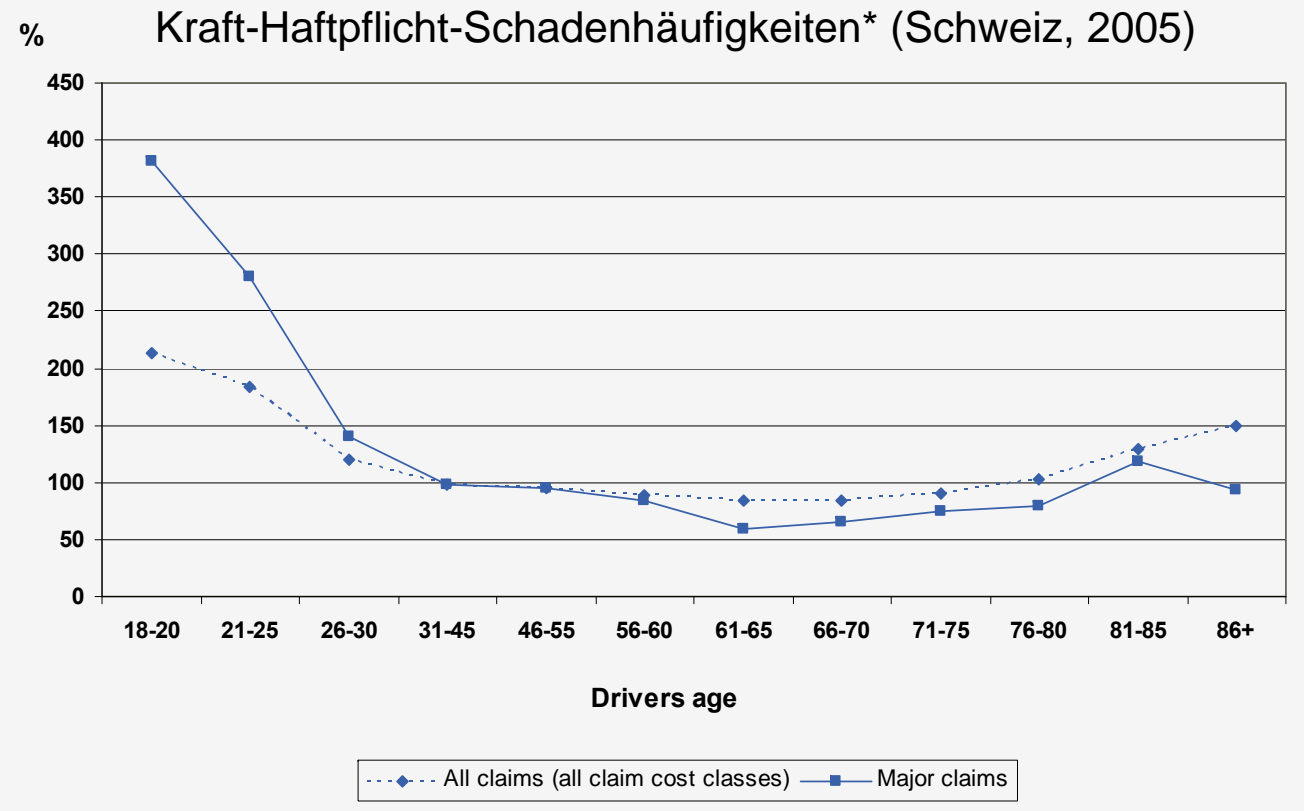
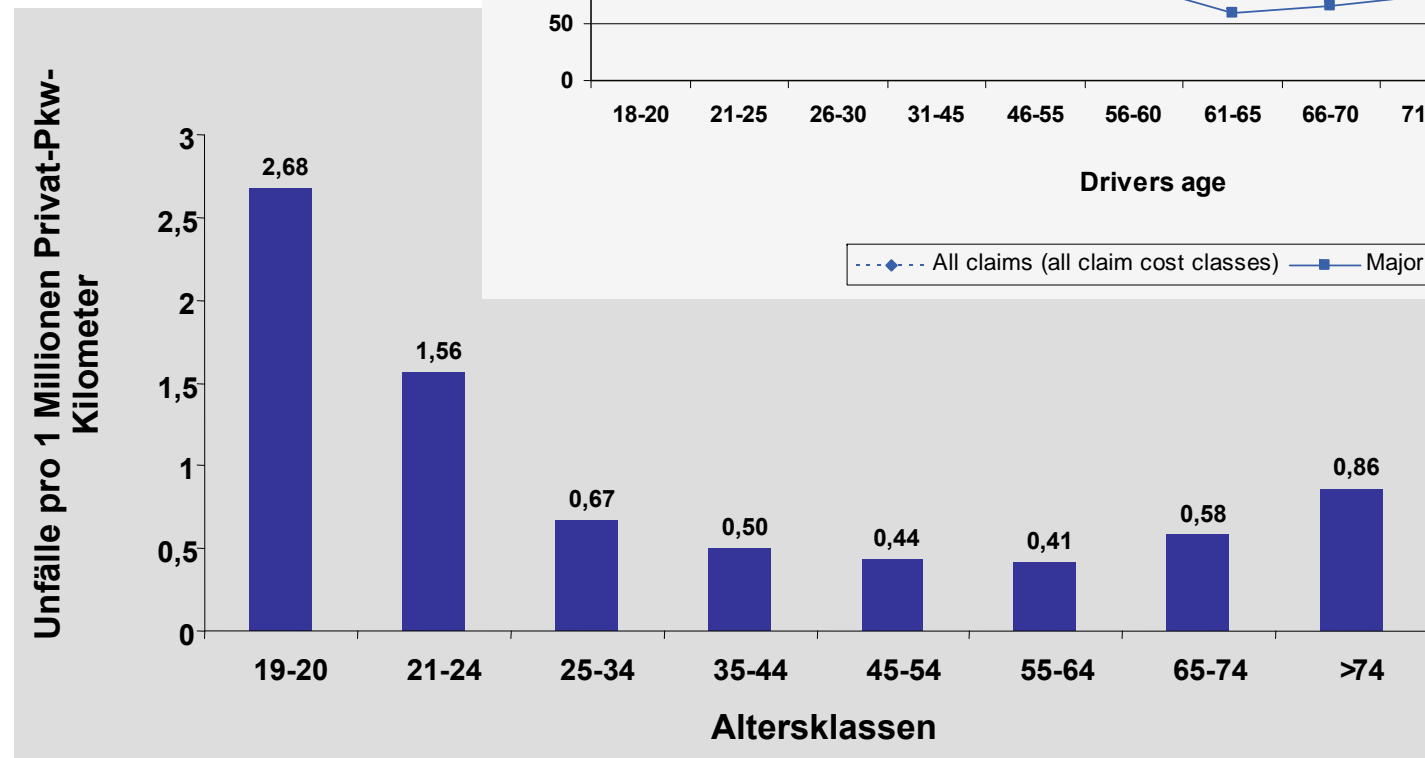


Unfälle und Verunglückte

Pkw-HV

Versicherungsfälle
(nicht Allianz!)

Fahrleistungs-
bezogene Unfallraten
U(P+schwSaSch)



Quelle Sinzig, AXA;
*Häufigkeiten über/unter
Gesamtschaden-
durchschnitt von 100%

Bild und Quelle
AZT; Datenbasis
Hautzinger, StBA
aus 2002

Ältere Pkw-Mitfahrer (2011)

- Bund: Getötetenrate (100Tsd Einw.) Senioren (0,75) doppelt so hoch wie Mittelalte (0,35)
- BB: Getötetenrate Senioren (1,07) um die Hälfte höher ggüb. Mittelalten (0,7)
- Schwerverletzte SV (absolut): 1.358 (16% aller SV, Bund) / 76 (21% aller SV, BB)
- Höherer Modalshare Mitfahrer erklärt es nicht allein
- Höhere Sterberate auch durch höhere Vulnerabilität

**Geringere passive
Sicherheit für Senioren
(Beifahrer/Rückbank?)**

**Methodenproblem
der Biomechanik:
keine differenzierten
Pkw-Besetzungsgrade**

Getötete Mitfahrer (Bund)

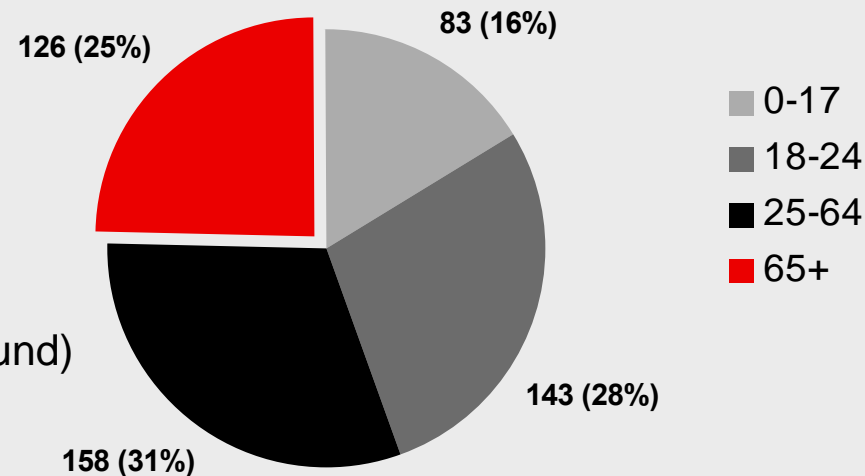
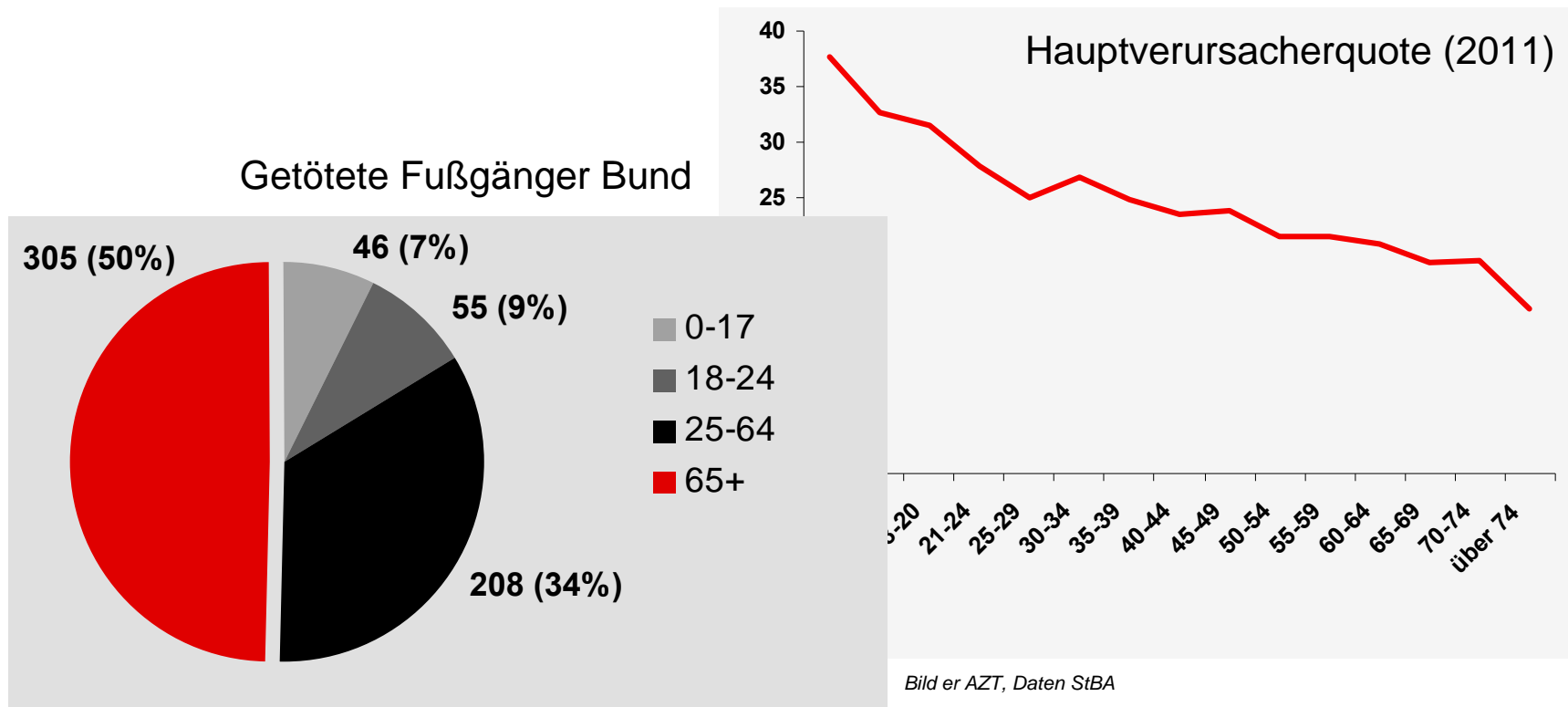


Bild AZT, Datenbasis StBA

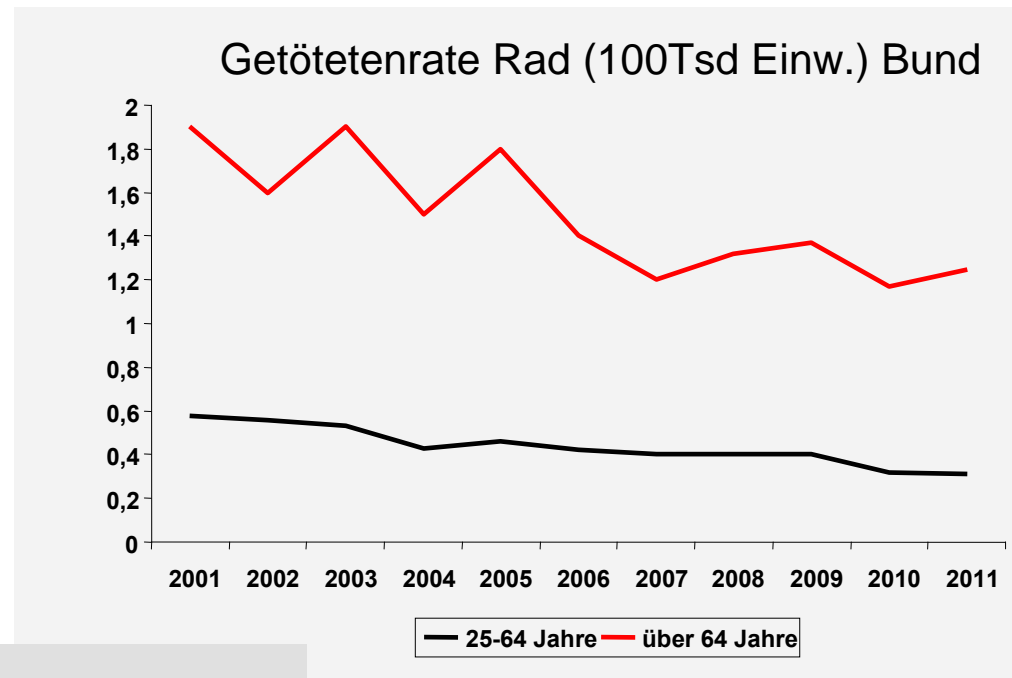
Ältere Fußgänger (2011)

- **Bund:** Getötetenrate (100Tsd Einw.): Senioren (1,81) fast 4x so hoch wie Mittelalte (0,46)
- **BB:** Getötetenrate: Senioren (0,93) mehr als doppelt so hoch wie Mittelalte (0,36)
- Schwerverletzte SV (absolut): 2.503 (30% aller SV, Bund) / 58 (30% aller SV, BB)
- Fußgänger verunglücken zu 96% innerorts (Bund, jedes Alter)
- Ältere Fußgänger sind seltener HV

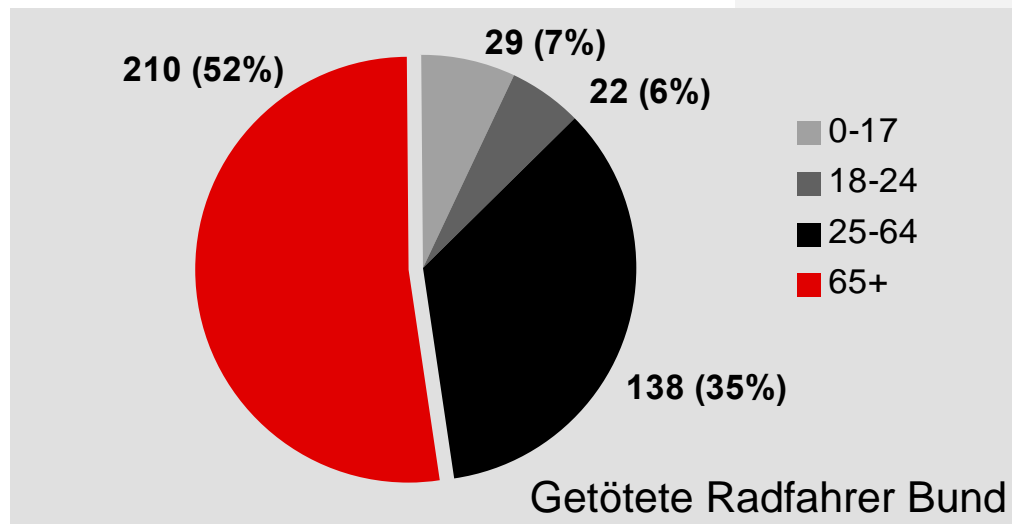


Ältere Radfahrer (2011)

- **Bund:** Getötetenrate Senioren weit höher als alle jüngeren
- **BB:** Verunglücktenrate Senioren (105) weit höher als Bund (76)
(Schlechtester Wert nach BRE – BY, NIE, SH vergleichb. schlecht)
- **SV:** 3.552 (25% aller SV, Bund)
177 (32% aller SV, BB)
- **Problem:** BB Helmquote unter 4%

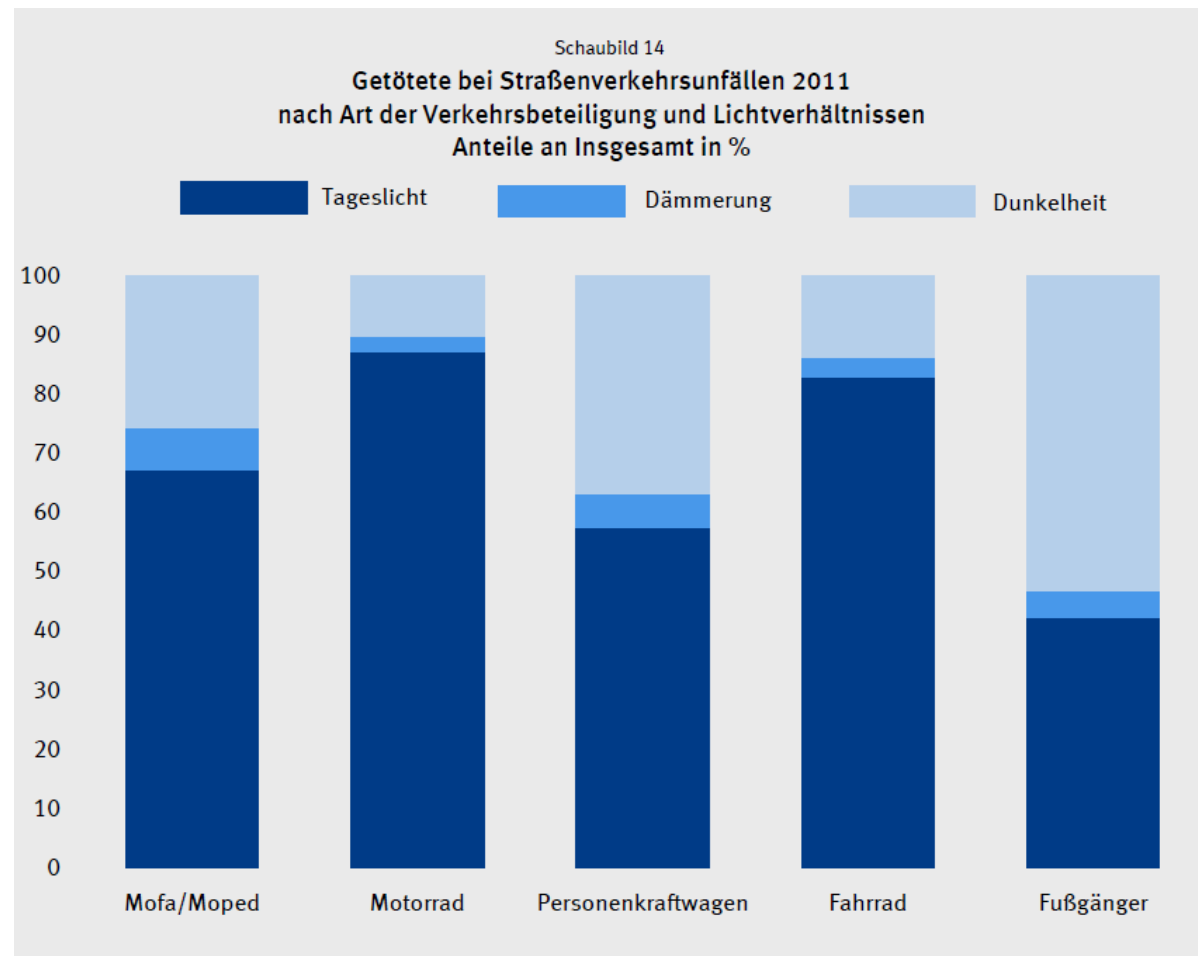
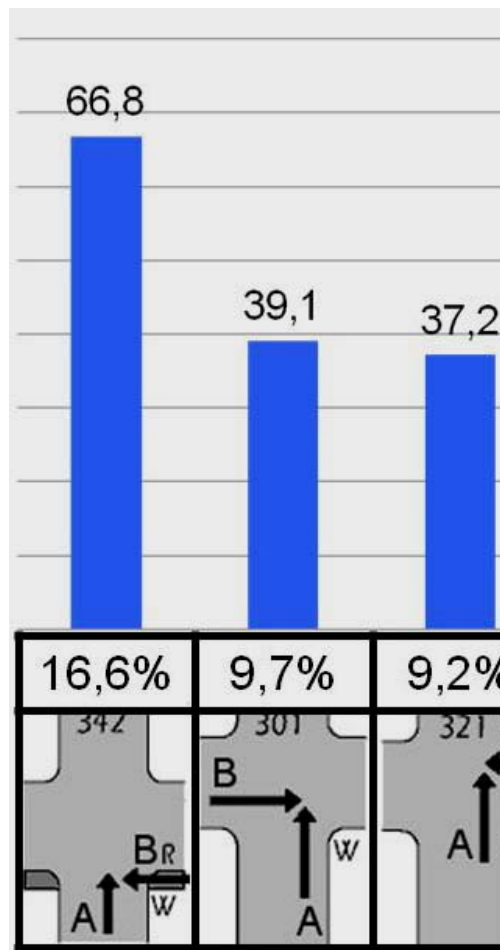


Bilder und Auswertung AZT, Quelle StBA



Radunfall (jedes Alter) – Unfalltypen / Lichtverhältnisse

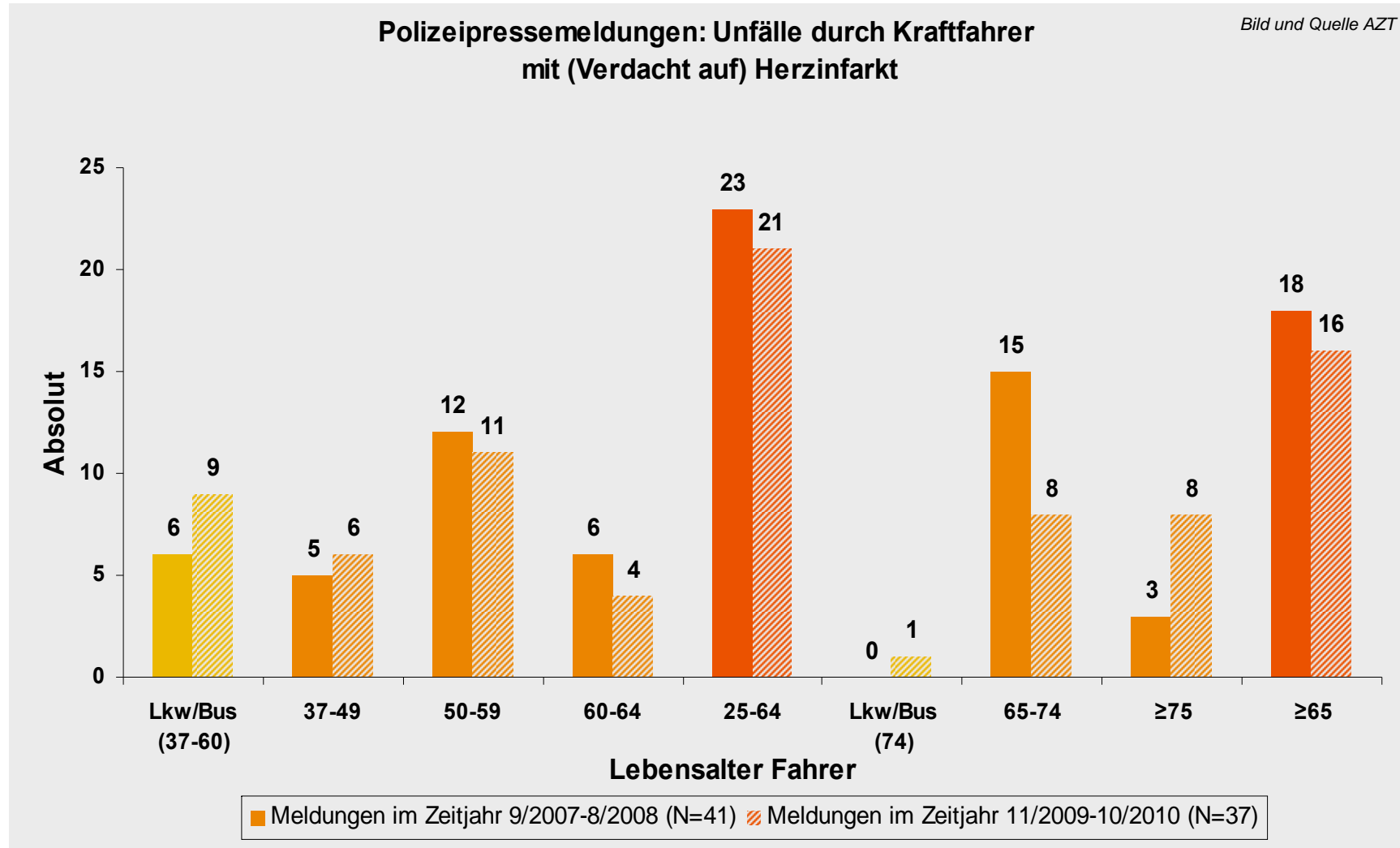
- Radfahrer verunglücken meist tags (Bund u. BB) in der Kreuzung (eher innerorts)
- Fehler beim Radfahrer oft falsche Fahrtrichtung



Inhalt

- 1 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr
- 2 Unfallursachen bei Senioren**
- 3 Kompensation bei Senioren
- 4 Empfehlungen

Herzanfall am Steuer – Seniorenproblem? Geisterfahrer – Alkohol und Wenden! Kein Seniorenproblem



Medikamente? Krankheiten? Kognition?

- Altersanstieg Multimorbidität und Medikamentenkonsum (deutlich bei 80+)
- Keine unstrittigen Korrelationen mit Unfall / Fahrfehler, keine unstrittigen Aussagen zu Prävalenzen im Straßenverkehr)
- Demenz, Diabetes, Depression, neurologische Erkrankungen, Apnoe erhöhte Unfallgefahr (geringe Fallzahlen)
- Visus nachrangiger gegenüber Blendempfindlichkeit, Hell-Dunkel-Anpassung, Dämmerungssehen
- Erhöhter Zeitbedarf (Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit, selektive Aufmerksamkeit unter Stress vermindert)

Im hohen Alter sinken Pkw-Verkehrsbeteiligung u. Fahrleistung (Verzicht)

BAST: Nur wenige kompensieren ihre Schwächen unangemessen

Unfallentwicklung: Forschungsbedarf

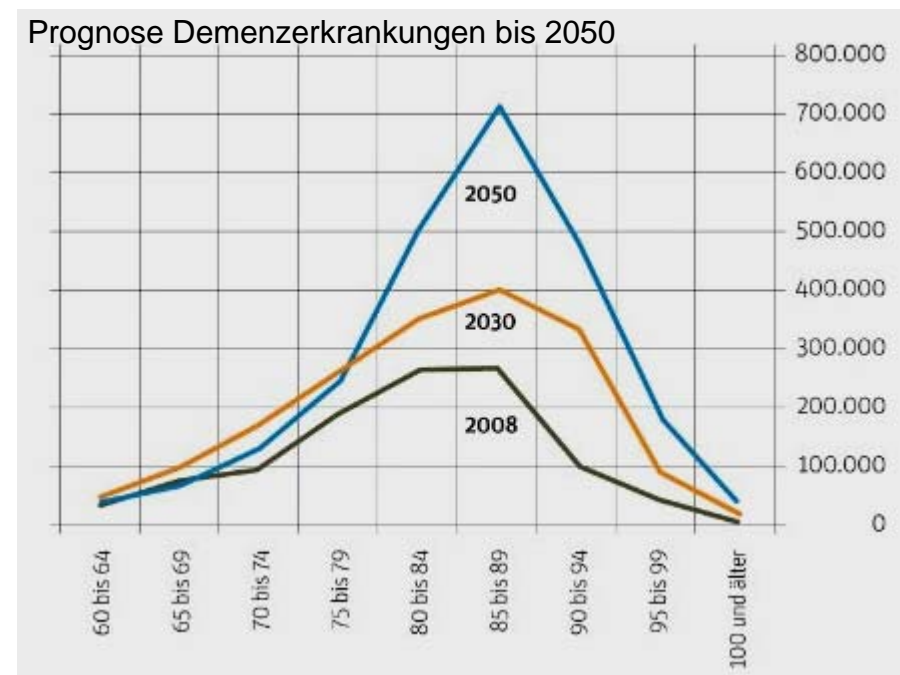


Bild Screenshot cdn1spiegel.de, (Datengrundlage gem. BI: Ziegler/Doblhammer 2009)

Fehlverhalten der Fahrzeugführer – Rate je 1.000 Beteiligte an U (P), Deutschland (2011)

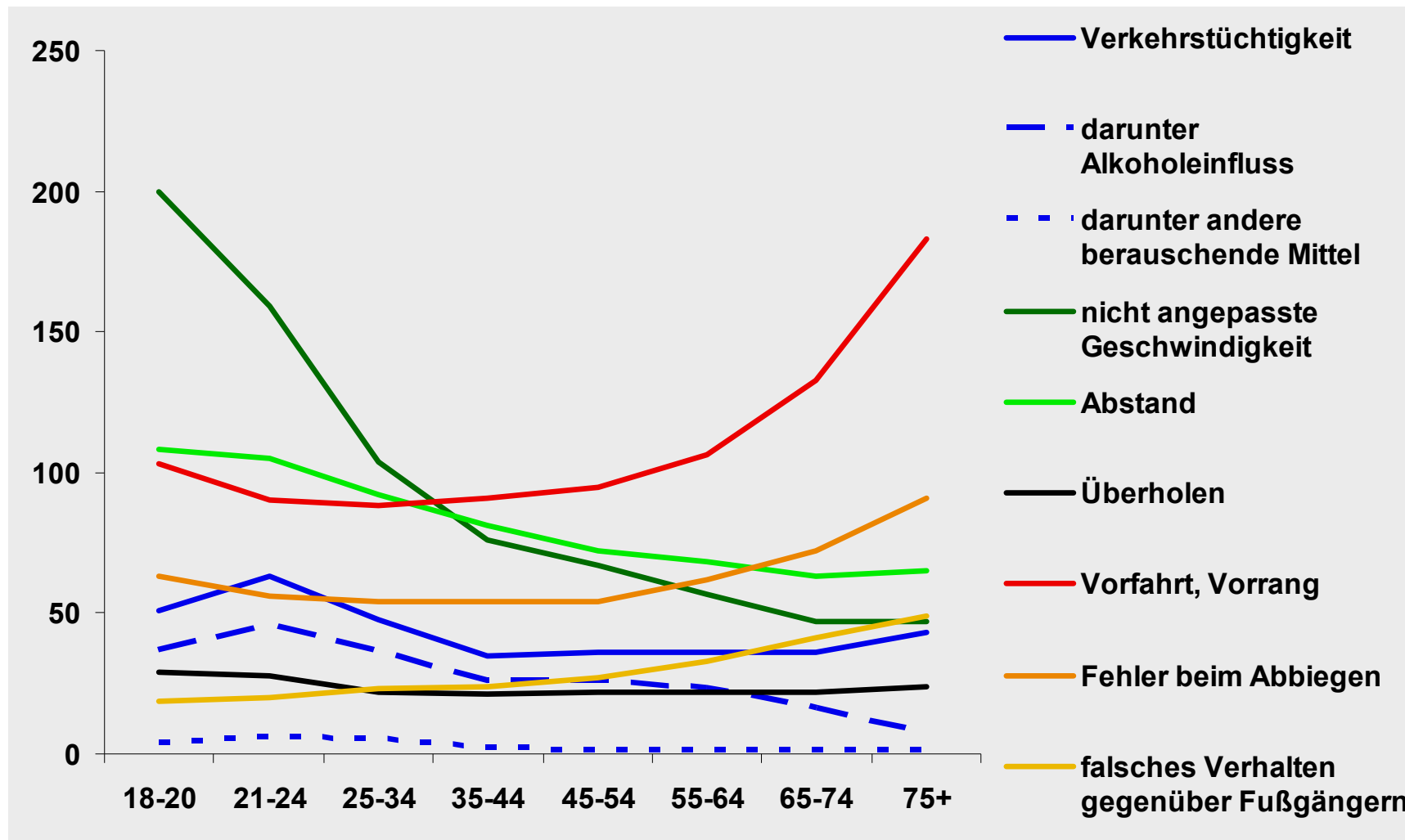
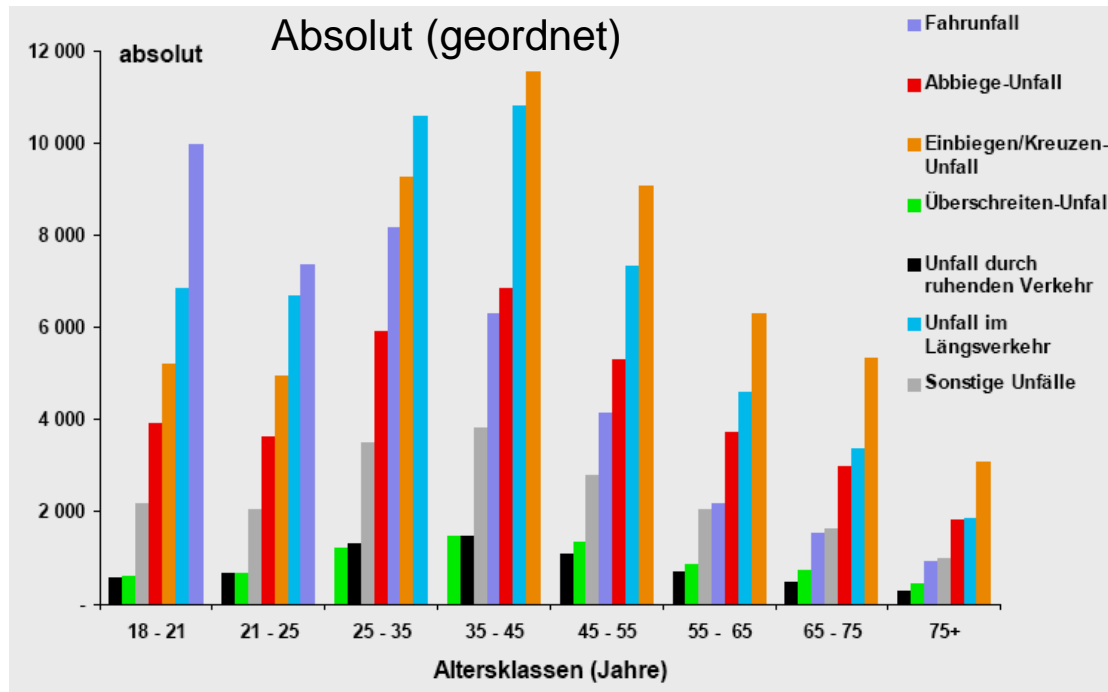
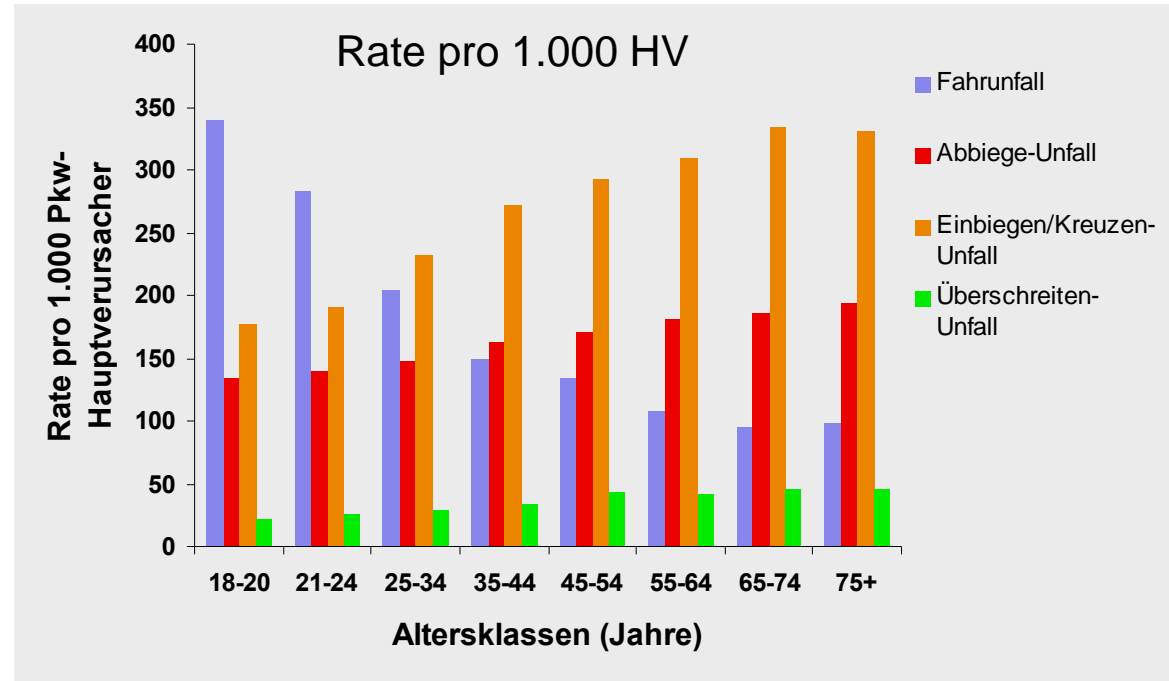


Bild AZT, Daten StBA

Unfallursachen bei Senioren

Unfalltypen

HV bei Pkw-U(P)



Kreuzungsunfall „seniorentypisch“?

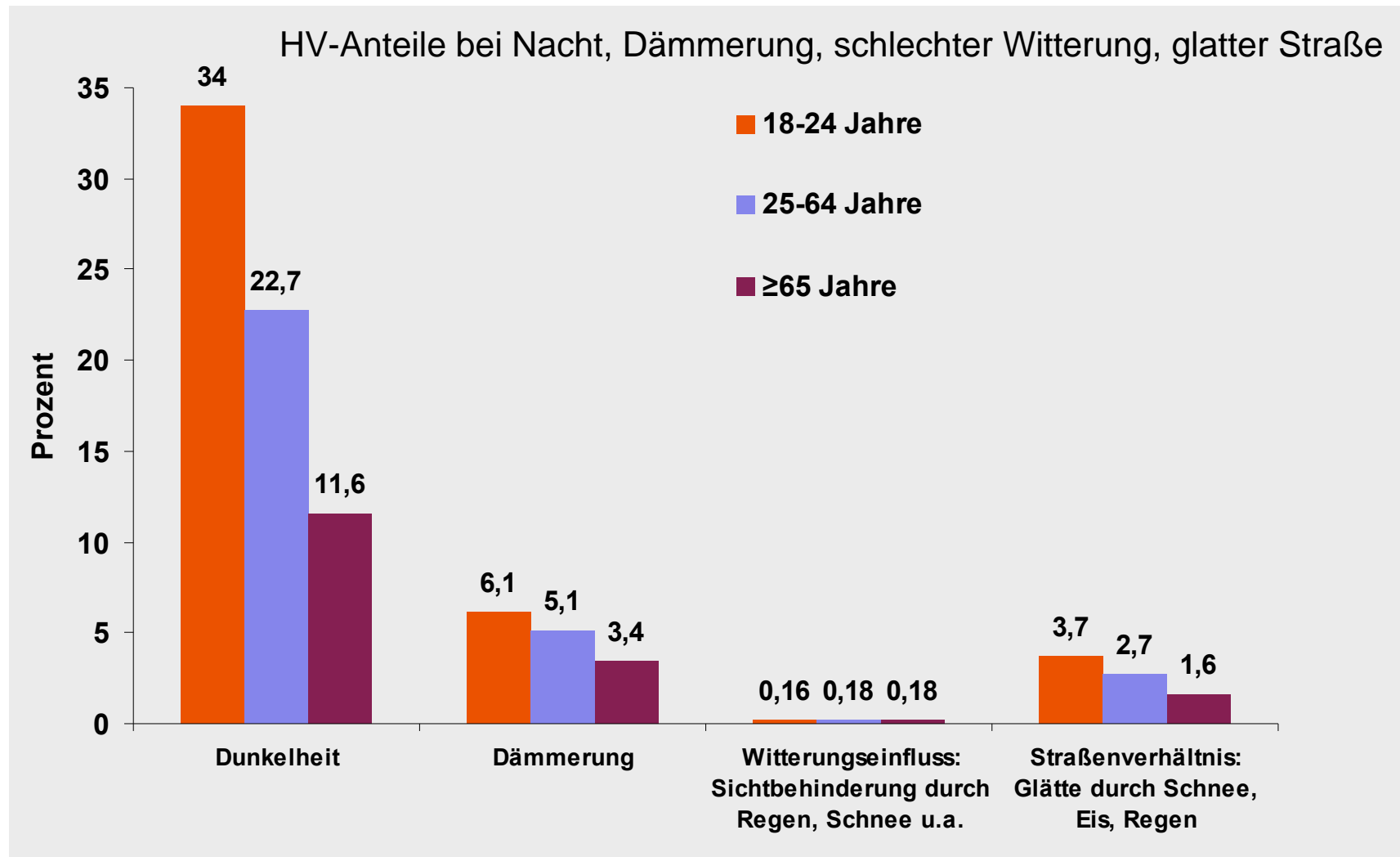
Komplexe Verkehrssituation in jedem Alter hohe Unfallgefahr, im Seniorenalter Verschärfung

Bilder und Quelle AZT, Datenbasis StBA 2006

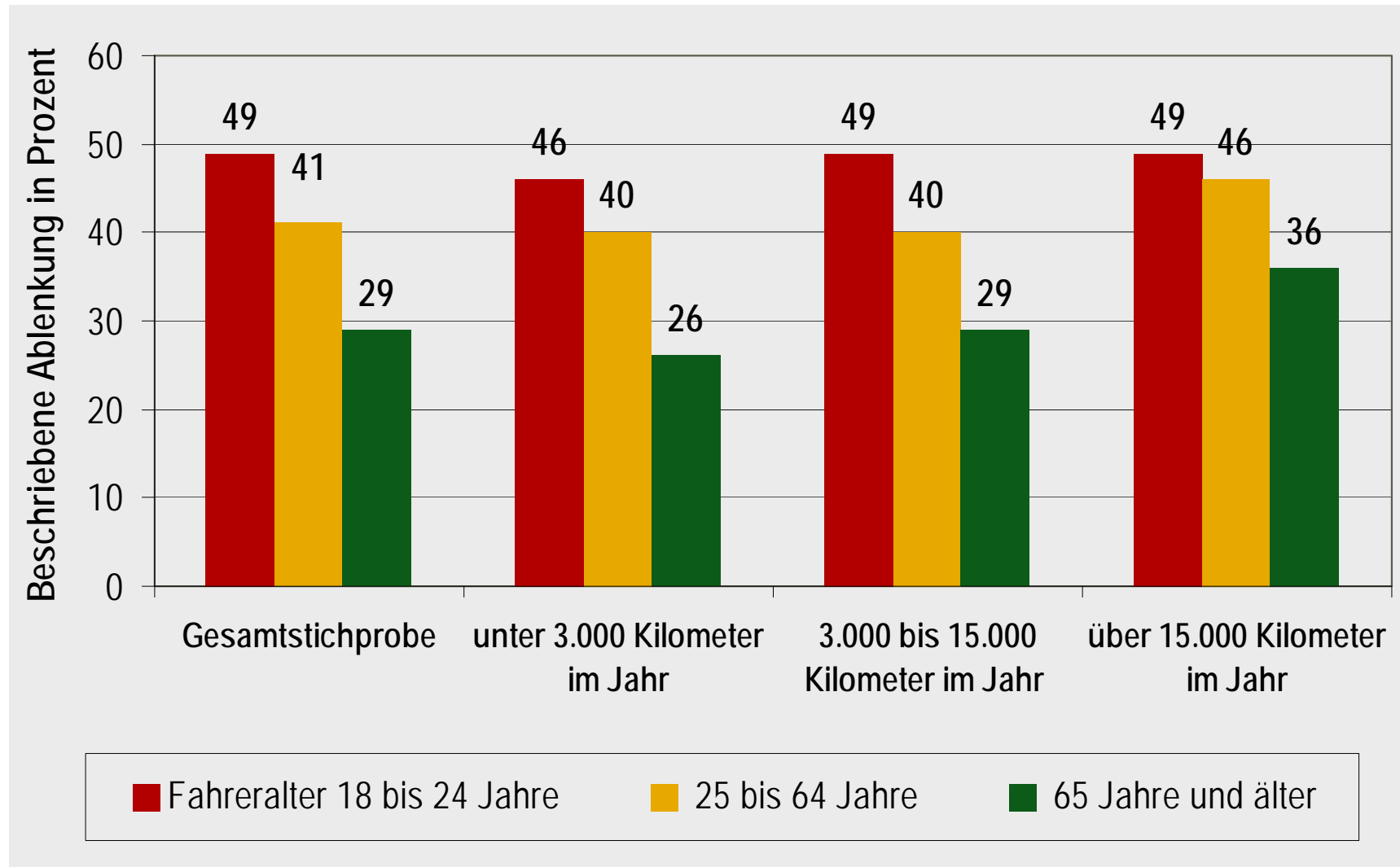
Inhalt

- 1 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr
- 2 Unfallursachen bei Senioren
- 3 Kompensation bei Senioren**
- 4 Empfehlungen

Pkw-Fahrer meiden im Alter die Nacht



Pkw-Fahrer meiden im Alter Ablenkung*



Inhalt

- 1 Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr
- 2 Unfallursachen bei Senioren
- 3 Kompensation bei Senioren
- 4 **Empfehlungen**

Fazit / Empfehlungen / Anregungen

Senioren allgemein

- *Mobilität ist Grundrecht aller (!) Bevölkerungsgruppen*
- *Konkurrenz von Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Lebensqualität, Ökobilanz auszutarieren*
- *Senioren: höherer Zeitbedarf! Angleichung/Absenkung der Schnelligkeiten der Verkehre*
- *„Design-for-all“-Philosophie (Gestaltung muss für alle passen)*

Senioren als ungeschützte Verkehrsteilnehmer

- *Passive Sicherheit von Senioren als Kfz-Insassen stärken*
- *Querungshilfen, Querungszeiten für Fußgänger*
- *Fußgängererkennung bei Pkw (vorausschauende Frontschutzsysteme, vFSS)*
- *Pkw: Geschwindigkeitskontrollen*
- *Quotensteigerung Radhelmtragequote / Verbesserung Radinfrastruktur*

Senioren als Autofahrer

- *Freiwillige (anonyme) Eignungs-Checks weiter fördern*
- *Hausärzte (BASt): Erstkontakt, aber kein Ersatz für Eignungs-, Mobilitätsberatung*
- *Fahrerlaubniswesen weiter differenzieren (beschränkte Gültigkeiten)*
- *Fahrerassistenzsysteme: Brems-, Spurwechsel-, Abbiege-, Parkassistenz*
- *Angepasstes Fahrtraining geeigneter Teilgruppen*

Zur Zeit keine Lösung: „Zwangstests“ für Fahrer

- Was testen? Ab wann? Wie oft? Keine prognostisch eindeutigen Prüfgrößen
- Auch jetzige Praxis kritikwürdig
- Kein einheitliches Vorgehen (EU)
- Studien Ausland: kein pos. Effekt auf Unfallzahlen (Verlagerungseffekt: Anstieg Anteil getöteter Senioren Rad/Fuß)

**Generalpräventiver Gesundheitscheck
Verstoß gegen Gleichbehandlungs-
grundsatz (18-24: Alkohol, Drogen, dis-
soziale Persönlichkeit, ...)**



The screenshot shows a news article from the website 'DIE WELT'. The article is dated 03.04.12 and is categorized under 'Senioren am Steuer'. The headline reads 'Unfallforscher will "Fahr-Checks" für alle Rentner'. The sub-headline states 'Berlins Polizei registriert zunehmend Verkehrsunfälle, die von Alten verursacht werden – eine Folge des demografischen Wandels. Ein Unfallforscher will Senioren nun auf Fahrtüchtigkeit testen.' The author is identified as 'Von Dominik Ehrentraut'. Below the text is a photograph of an elderly man wearing a green cable-knit sweater and a dark cap, sitting in the driver's seat of a car and holding a document. The document has the word 'Stührericht' visible at the top. The website's navigation bar includes links for Home, Politik, Wirtschaft, Geld, Sport, Wissen, Panorama, Kultur, Reise, Motor, Regionales, and Me. There is also a search bar and a 'Suchen...' button. On the right side of the page, there are sections for 'ARTIKEL E', 'E-Mail', 'Kommenta', 'ANZEIGE' (with a BMW advertisement for 'GEWINN MIT BMW'), and 'MEISTGEL.' (with a list of '1. Hiroshima' and '2. Obama-Kan').

Bild Screenshot welt.de

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit.

joerg.kubitzki@allianz.de



Allianz 