

Mehr Sicherheit für Senioren im Straßenverkehr

Unfallanalysen nach Alter, Geschlecht und Ursachen
sowie Lösungsansätze

Gregor Bartl

www.alles-fuehrerschein.at

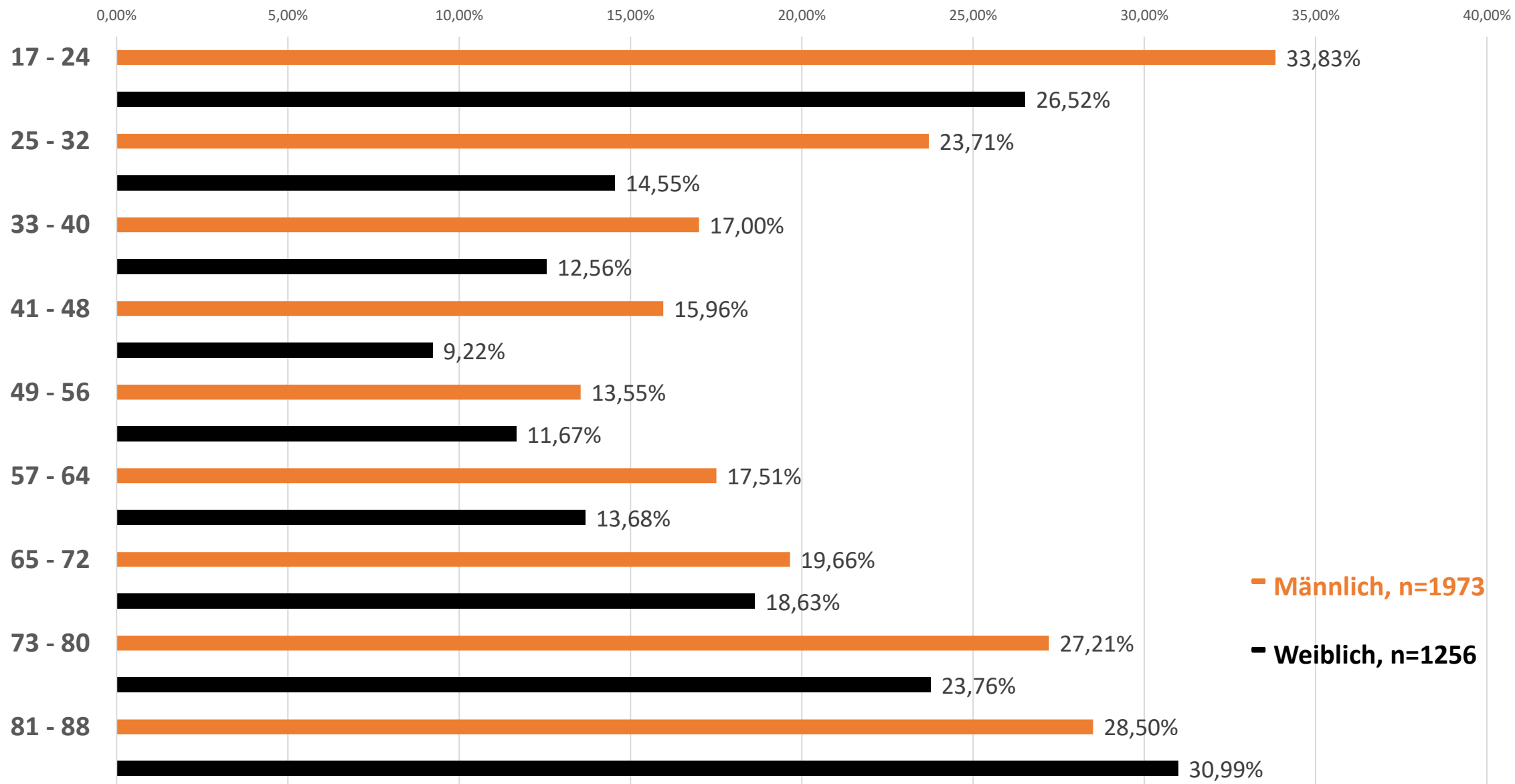
Österreichische Fahrschulfachtagung Schladming, 14. bis 16. Oktober 2021

UPS mit zwei Beteiligten und einem Unfallverursacher sowie Alleinunfälle, 2020, Österreich.

Nach Einschätzung der Polizeiorgane, Quelle: Statistik Austria

		Unfallverursacher					
		Fahrrad	Fußgänger	Kraftrad	Lkw	Pkw	Sonstige
Alleinunfälle:		4.238	0	2.780	282	3.256	327
Nicht-Unfallverursacher	Fahrrad	743	144	65	225	2.161	109
	Fußgänger	175	0	32	167	1.332	67
	Kraftrad	45	31	174	179	1.519	76
	Lkw	67	52	117	121	538	19
	Pkw	837	443	953	787	5.627	177
	Sonstige	85	92	43	66	419	23

Bei **Alleinunfällen** verletzte Pkw-Lenker nach Alter und Geschlecht, Statistik Austria, 2019



Prozentanteile der primär unfallverantwortlichen Kfz-Lenker nach Alter (Deutschland 2011)

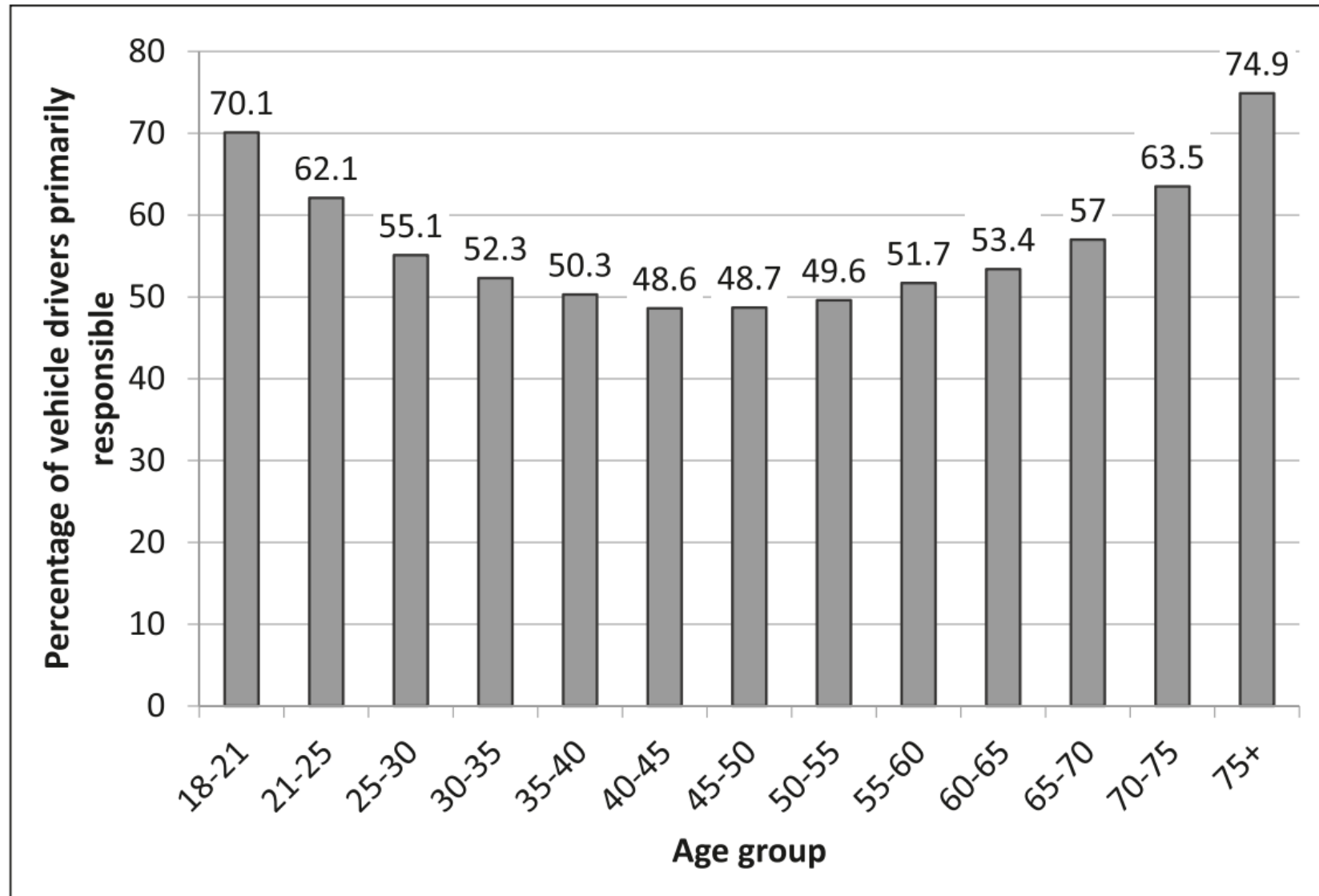
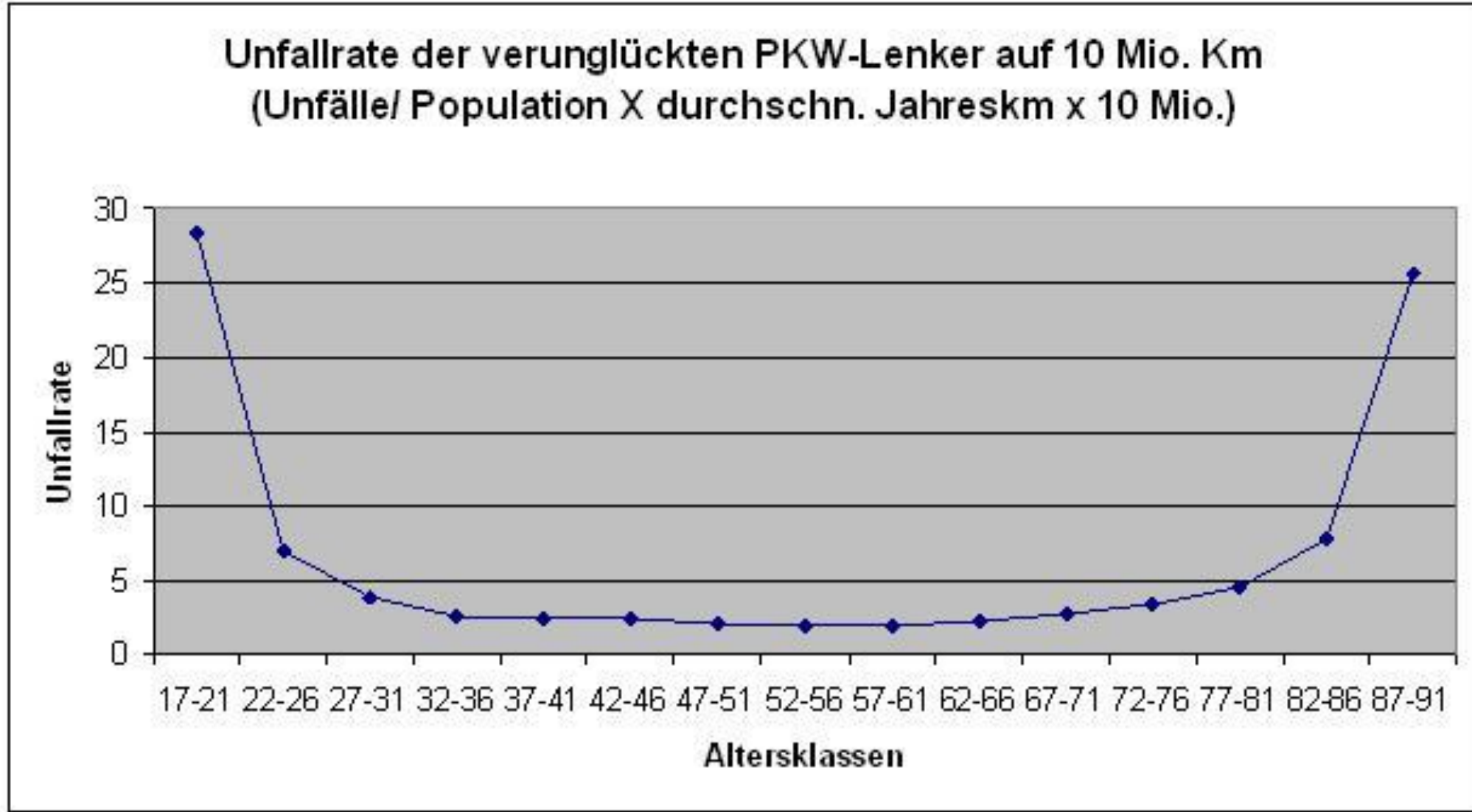


Figure 33: Percentage of car drivers at fault per age group in accidents with personal damage in Germany 2011 (source: Statistisches Bundesamt, 2012a).

Gert Weller, Nora Strauzenberg, Margit Herle, Bernhard Schlag and Susann Richter:

Accident patterns and prospects for maintaining the safety of older drivers by TÜV Media GmbH, TÜV Rheinland®, 50% EU-funded, Köln 2014

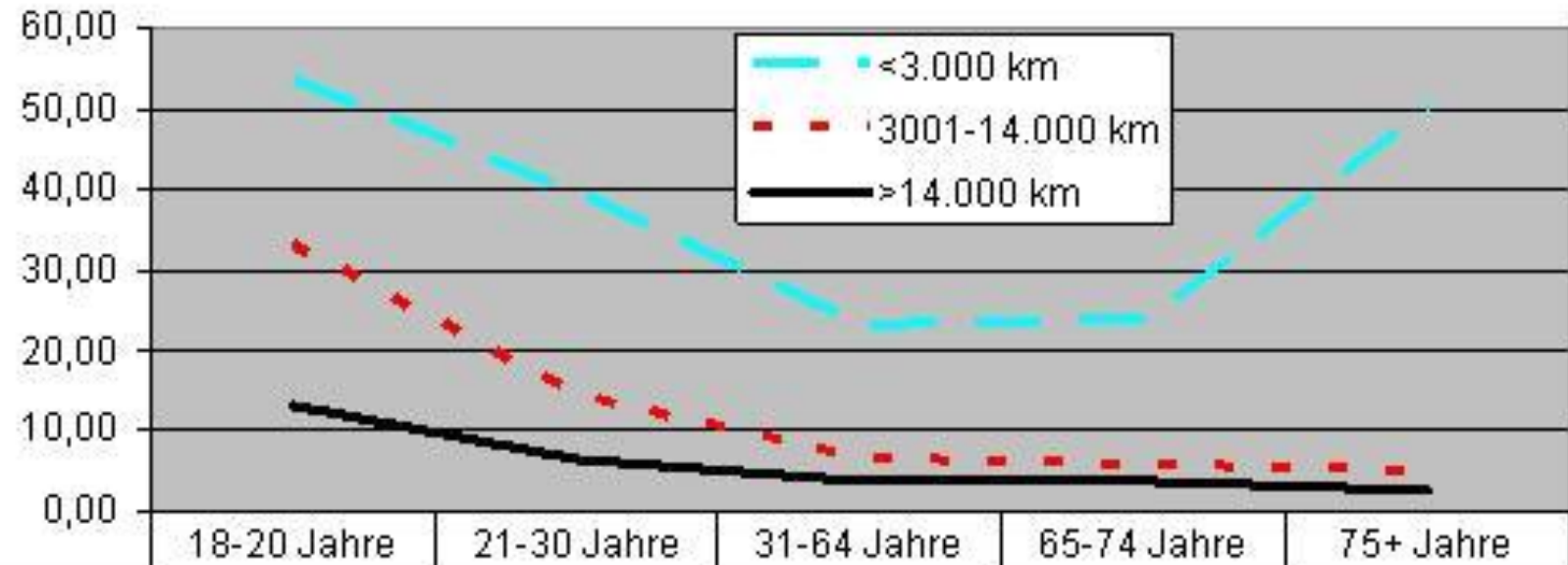
The file can be downloaded at www.butz-stiftung.de
Benutzer: bandso1
Passwort: Degh46T8ac



Bartl & Hager (2006) für Österreich, Quelle: Statistik Austria und 1000 Telefonbefragungen zu Kilometerleistungen

Unfallrisiko für Wenig- Mittel- und Vielfahrer nach Alter

Unfallrate pro 1 Mio. Personen-km

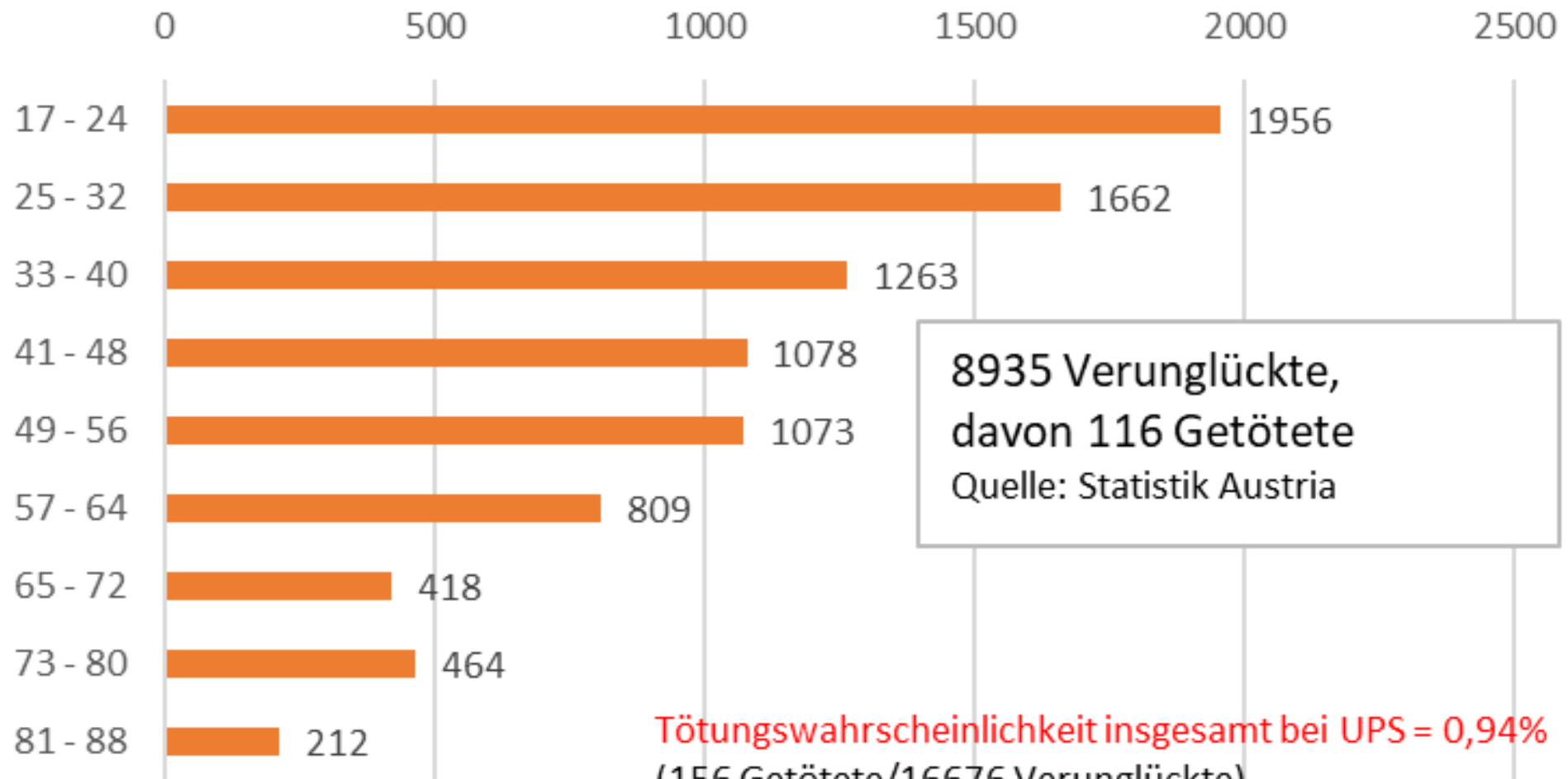


	18-20 Jahre	21-30 Jahre	31-64 Jahre	65-74 Jahre	75+ Jahre
<3.000 km	53,4	39,3	22,8	23,7	50,3
3001-14.000 km	33,3	14,6	6,7	6	5,2
>14.000 km	13,1	6,6	4	3,8	2,8

Alter der Fahrer

Langford, Methorst & Hakamies-Blomqvist (2006) 4.324 Unfälle von insgesamt 47.502 Niederländischen Fahrern inkl. jährlicher Fahrleistung

Verunglückte Pkw-Lenker (männl.) Ö 2019

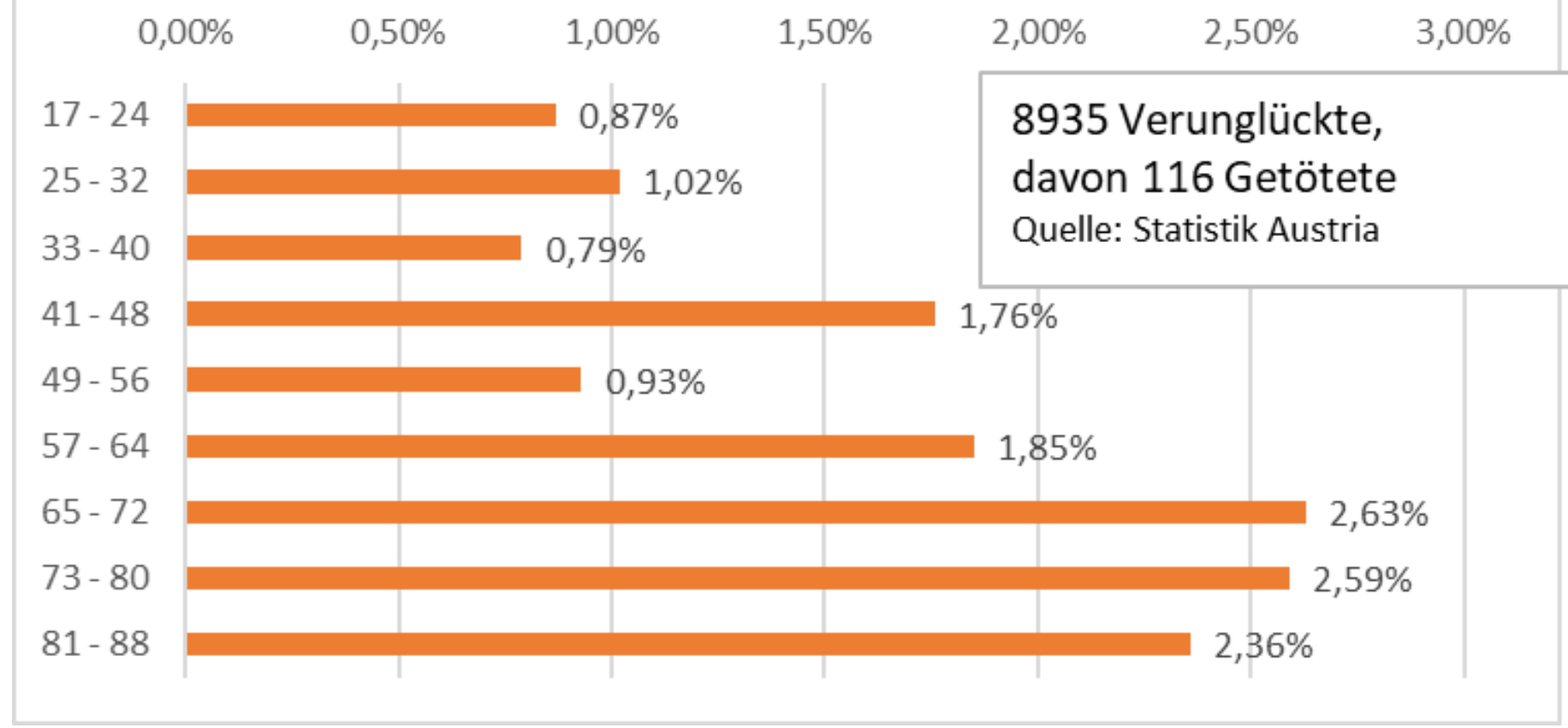


8935 Verunglückte,
davon 116 Getötete
Quelle: Statistik Austria

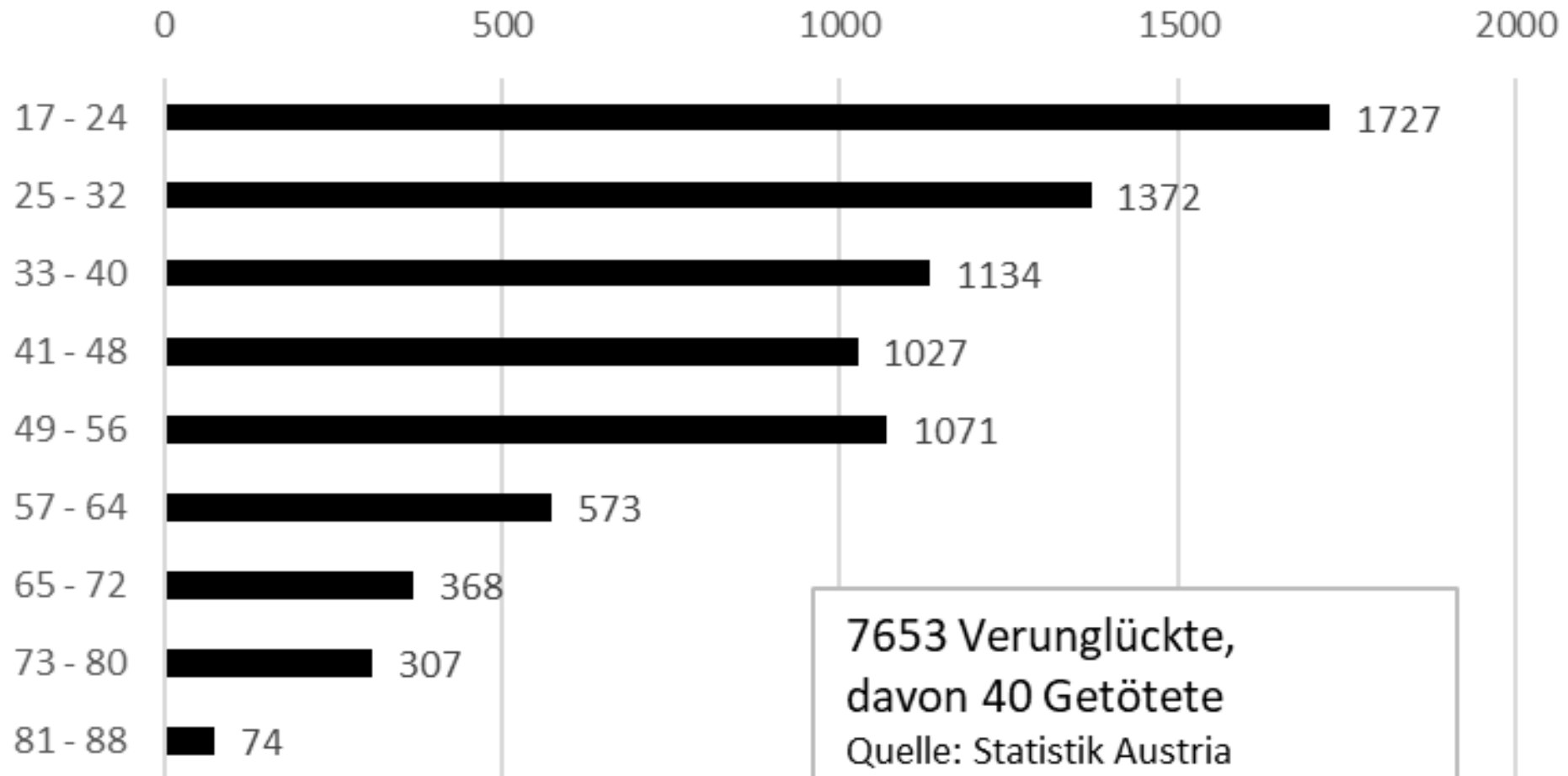
Tötungswahrscheinlichkeit insgesamt bei UPS = 0,94%
(156 Getötete/16676 Verunglückte)

Pkw-Lenker (männl.) Getöteten Rate je Verunglückte, Ö 2019

**Getötetenrate Männer
Gesamt: 1,3%**

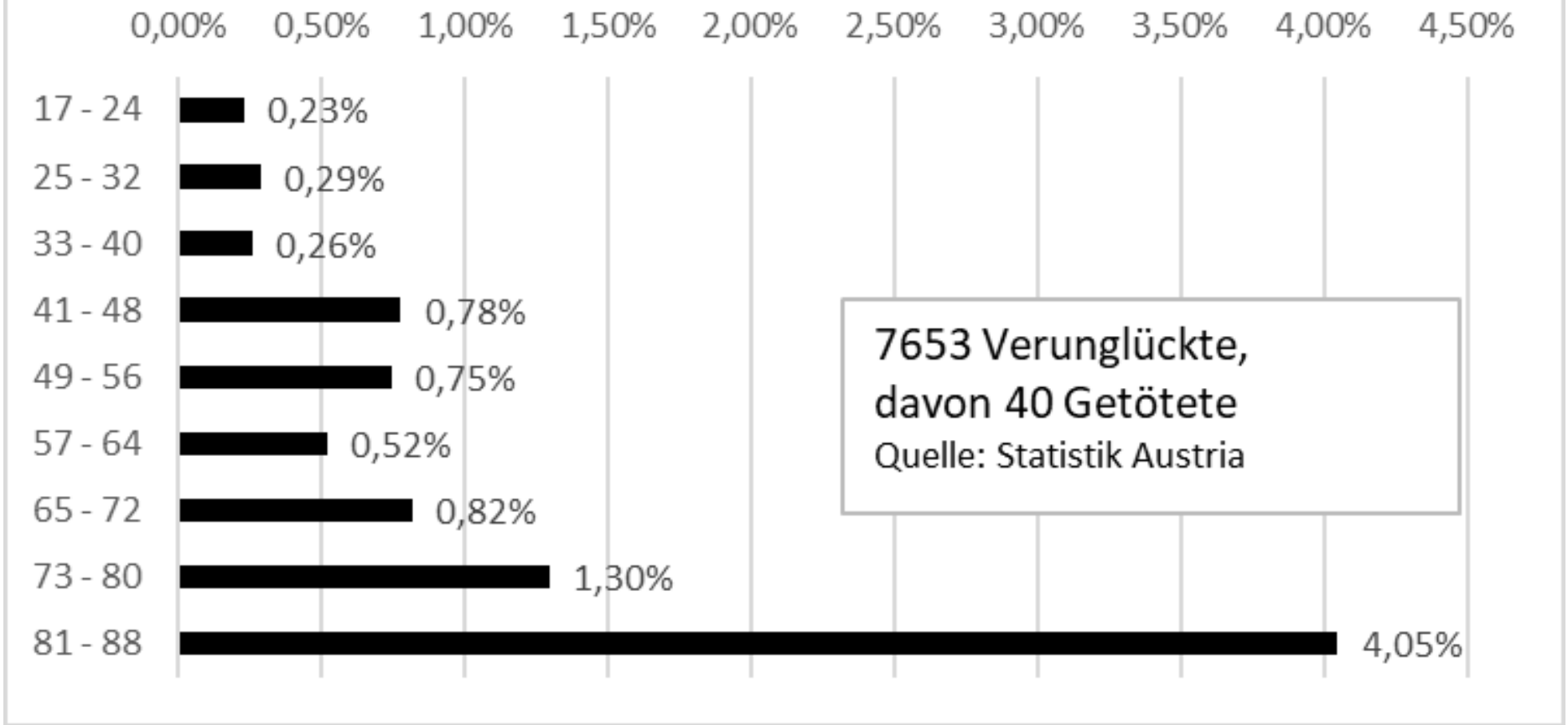


Verunglückte Pkw-Lenkerinnen; Ö 2019



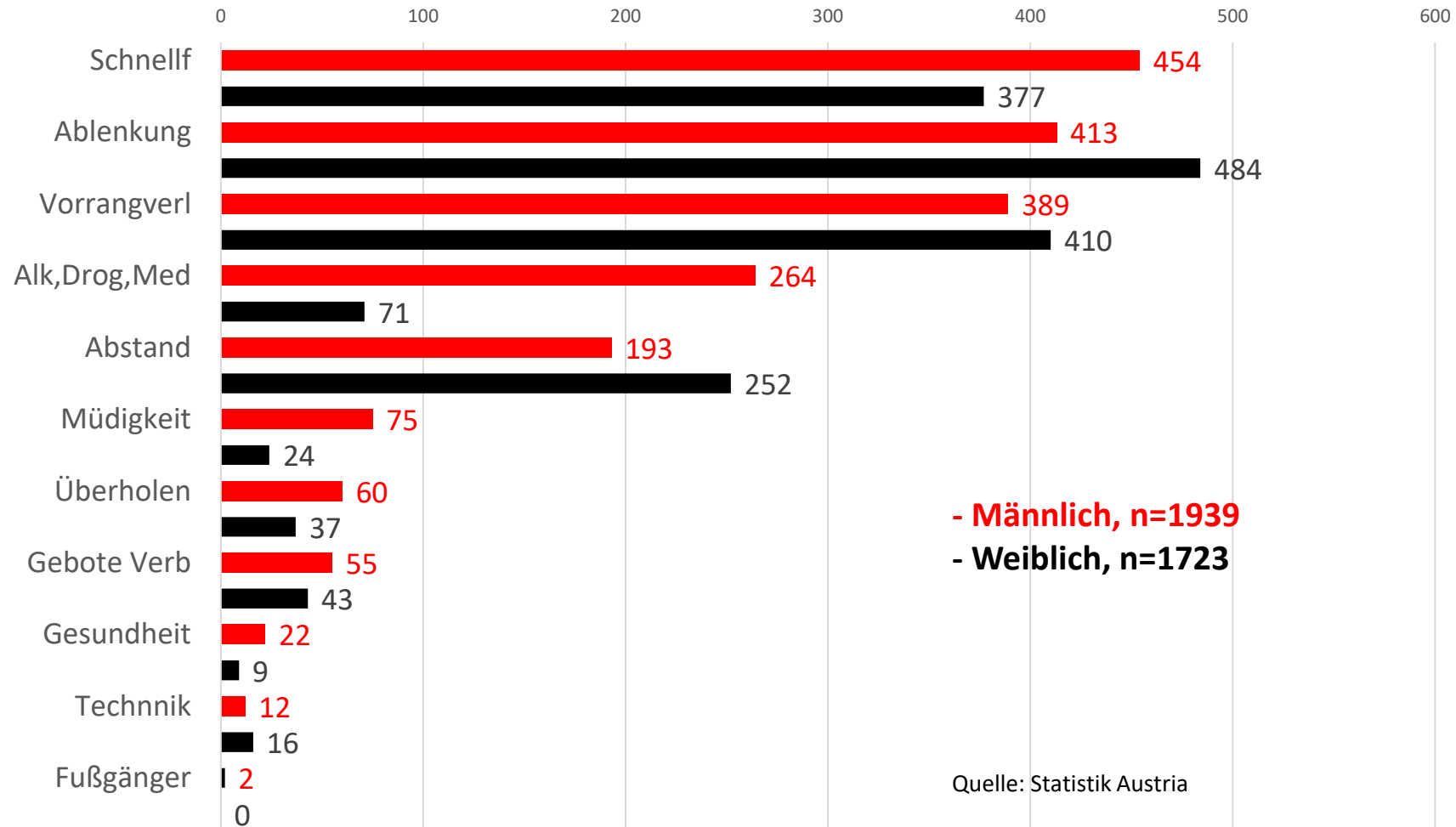
**Getötetenrate Frauen
Gesamt: 0,5%**

Pkw-Lenkerinnen; Ö 2019 Getöteten Rate je Verunglückte

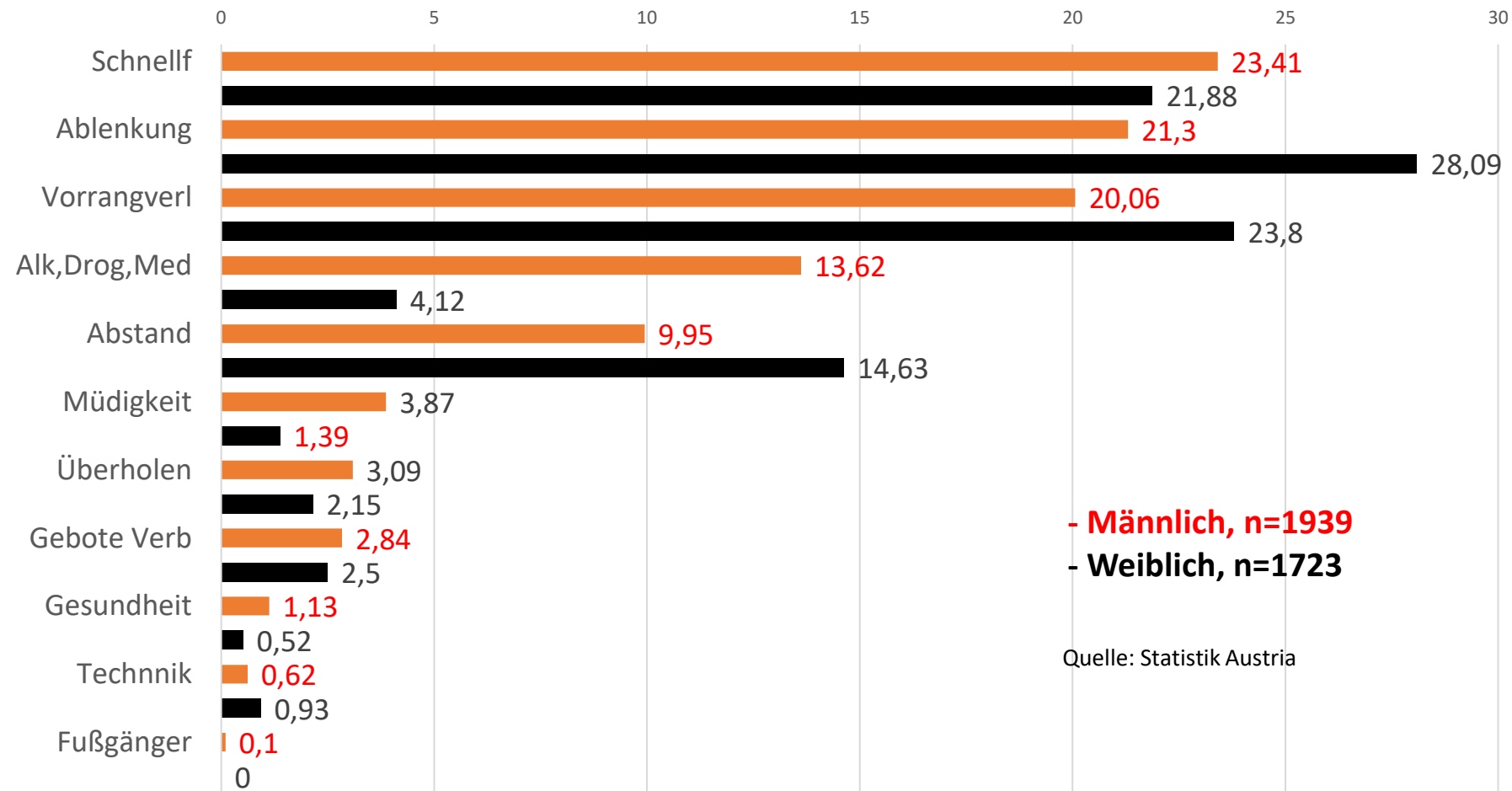


7653 Verunglückte,
davon 40 Getötete
Quelle: Statistik Austria

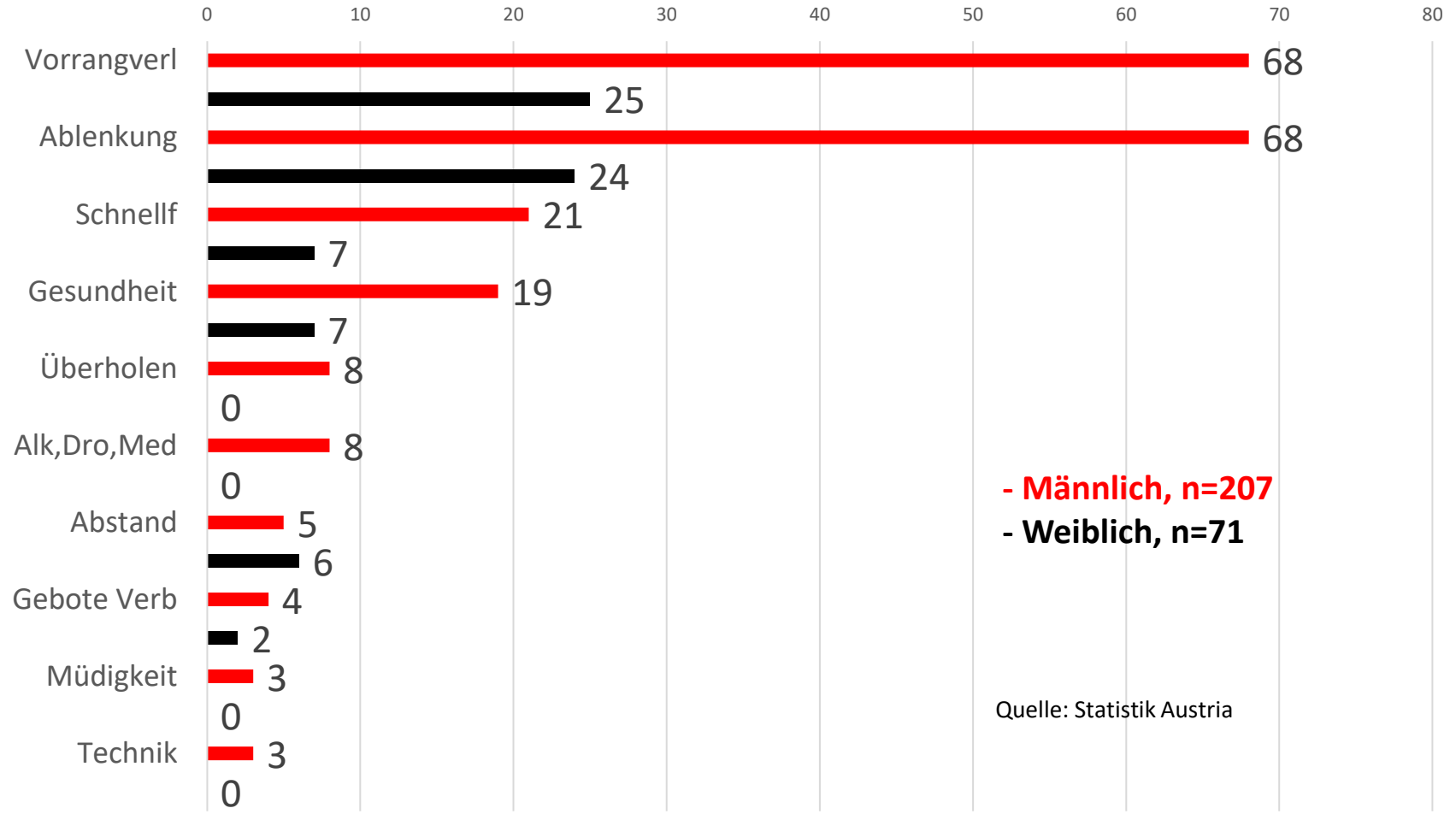
Verletzte Pkw-Lenker 17-24 Jahre, Österreich 2019 nach Hauptunfallursache und nach Geschlecht



Verletzte Pkw-Lenker 17-24 Jahre, Österreich 2019 nach Hauptunfallursache und nach Geschlecht in Prozentanteilen je Geschlecht



Verletzte Pkw-Lenker 81-88 Jahre, Österreich 2019 nach Hauptunfallursache und nach Geschlecht

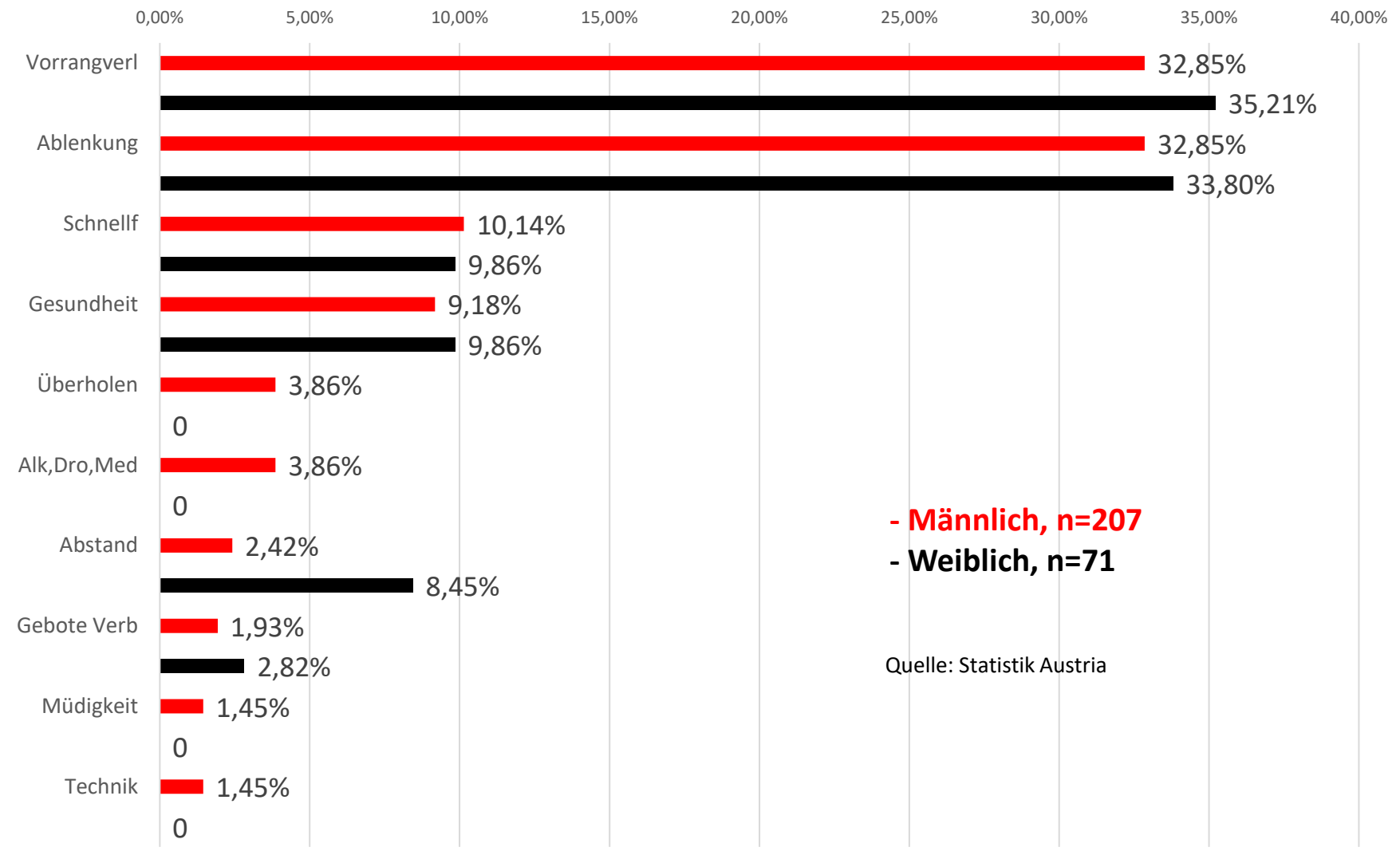


- Männlich, n=207
- Weiblich, n=71

Quelle: Statistik Austria

Verletzte Pkw-Lenker 81-88 Jahre, Österreich 2019

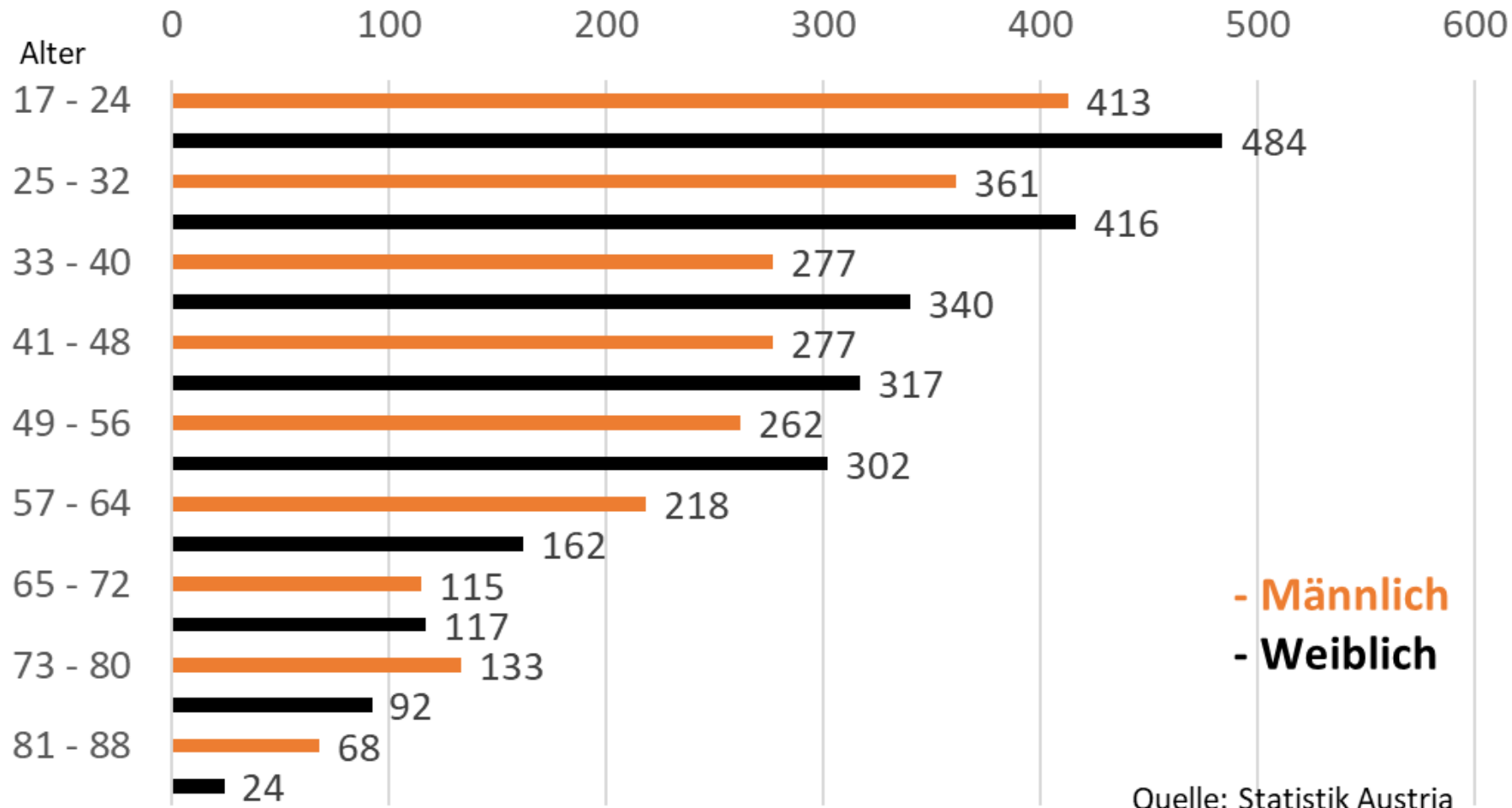
nach Alter und nach Geschlecht, in Prozentanteilen je Geschlecht



- Männlich, n=207
 - Weiblich, n=71

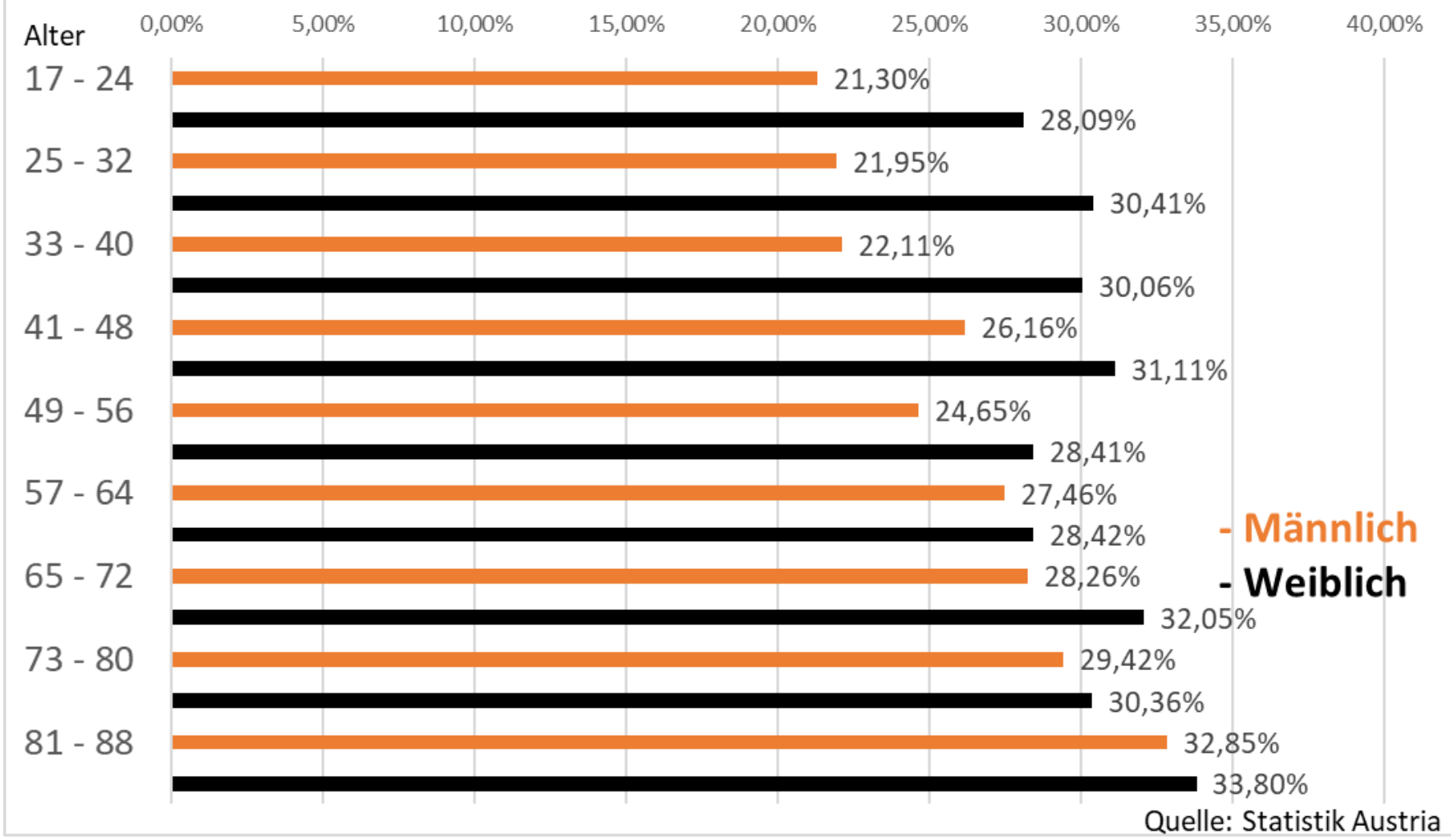
Quelle: Statistik Austria

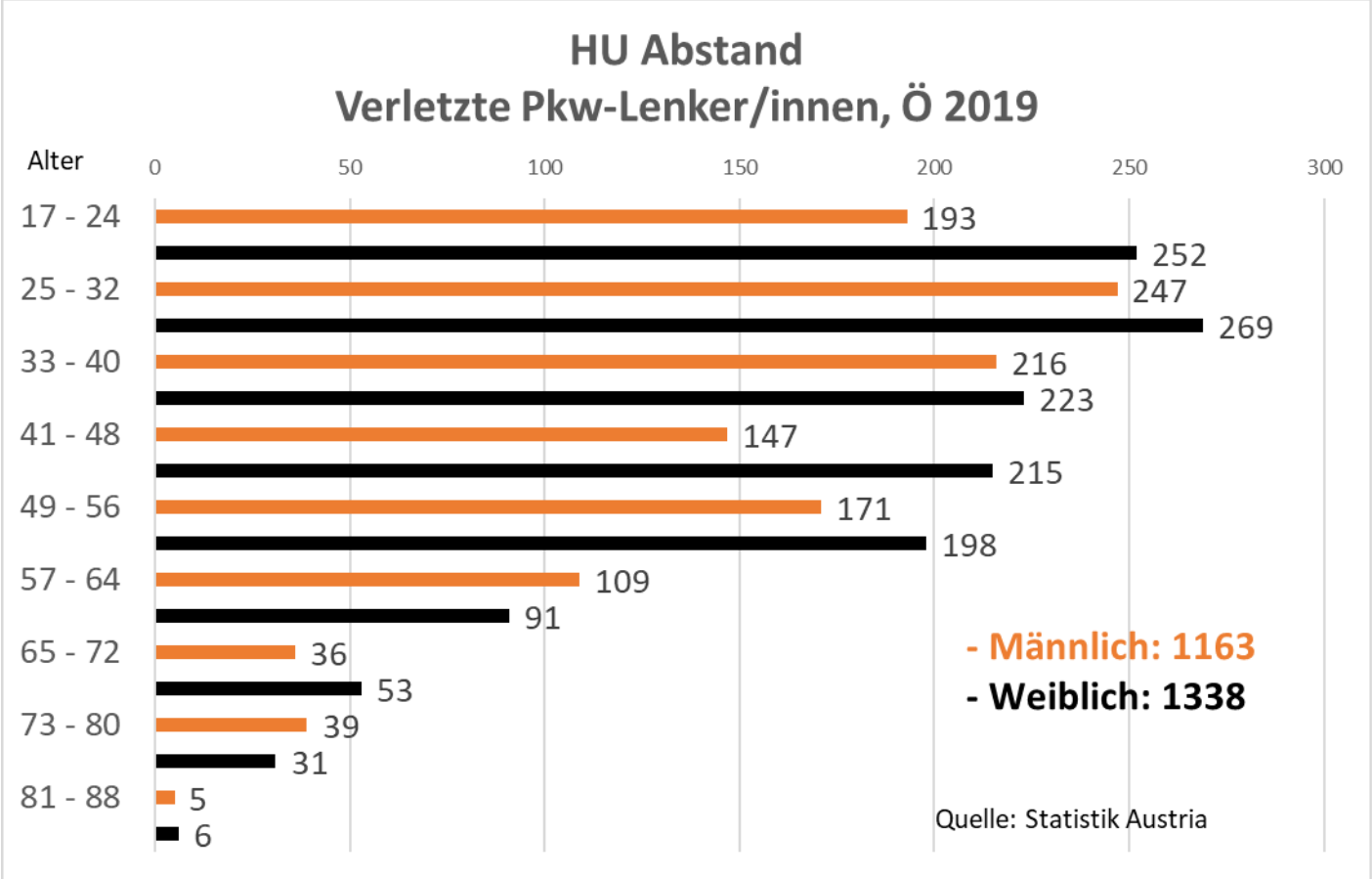
HU Unachtsamkeit bzw. Ablenkung Verletzte Pkw-Lenker/innen, Ö, 2019

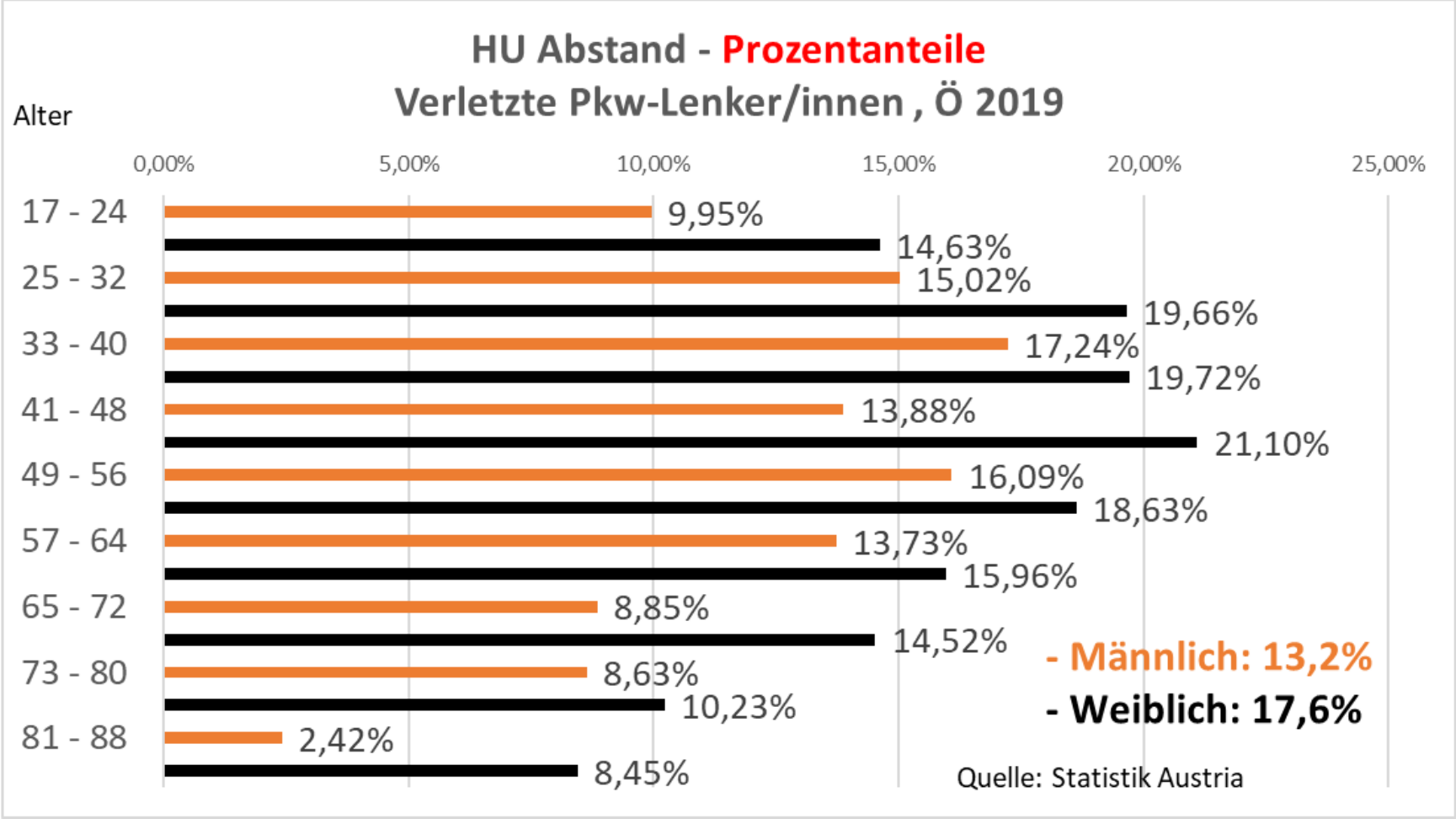


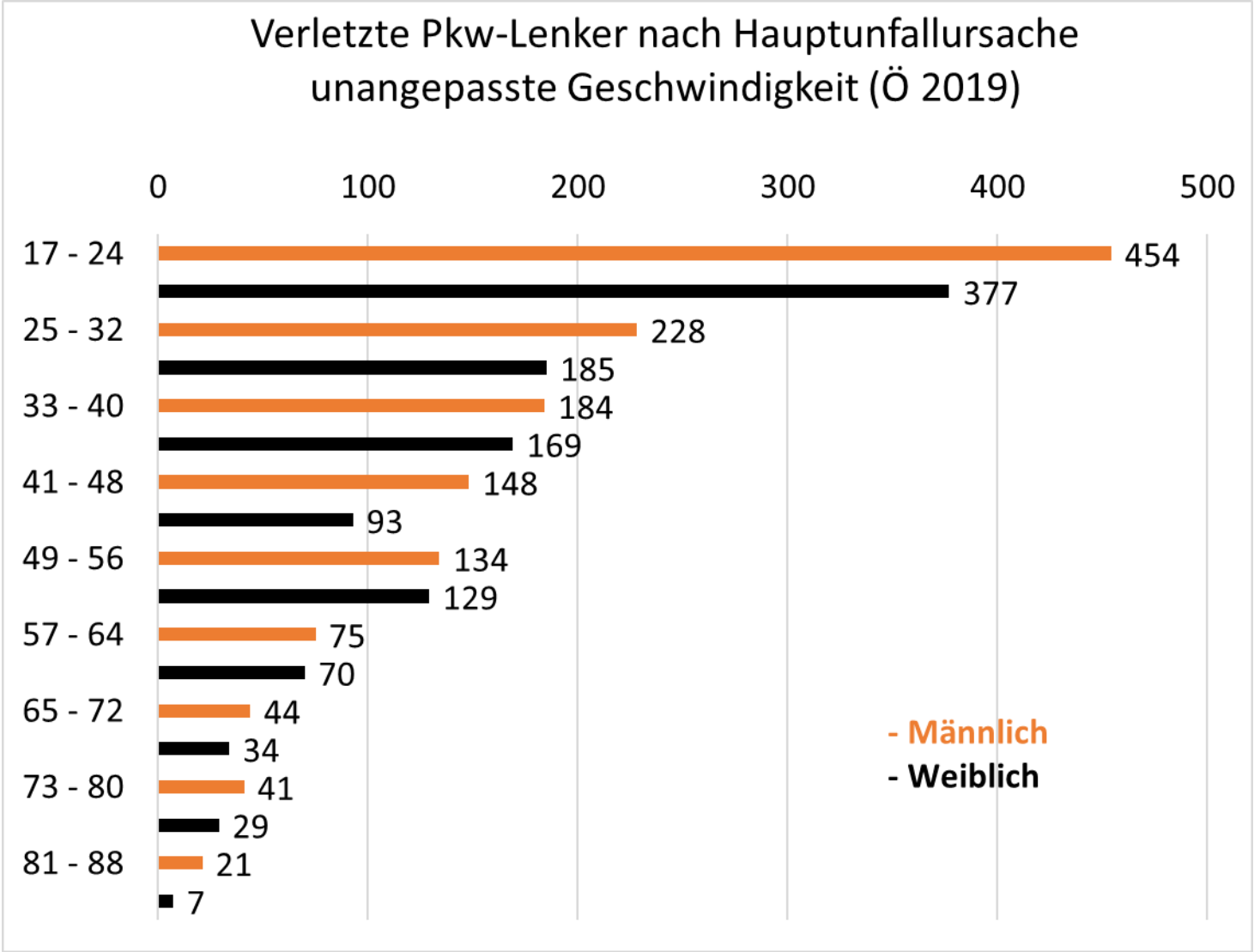
Quelle: Statistik Austria

HU Unachtsamkeit bzw. Ablenkung - Prozentanteile Verletzte Pkw-Lenker/innen, Ö 2019



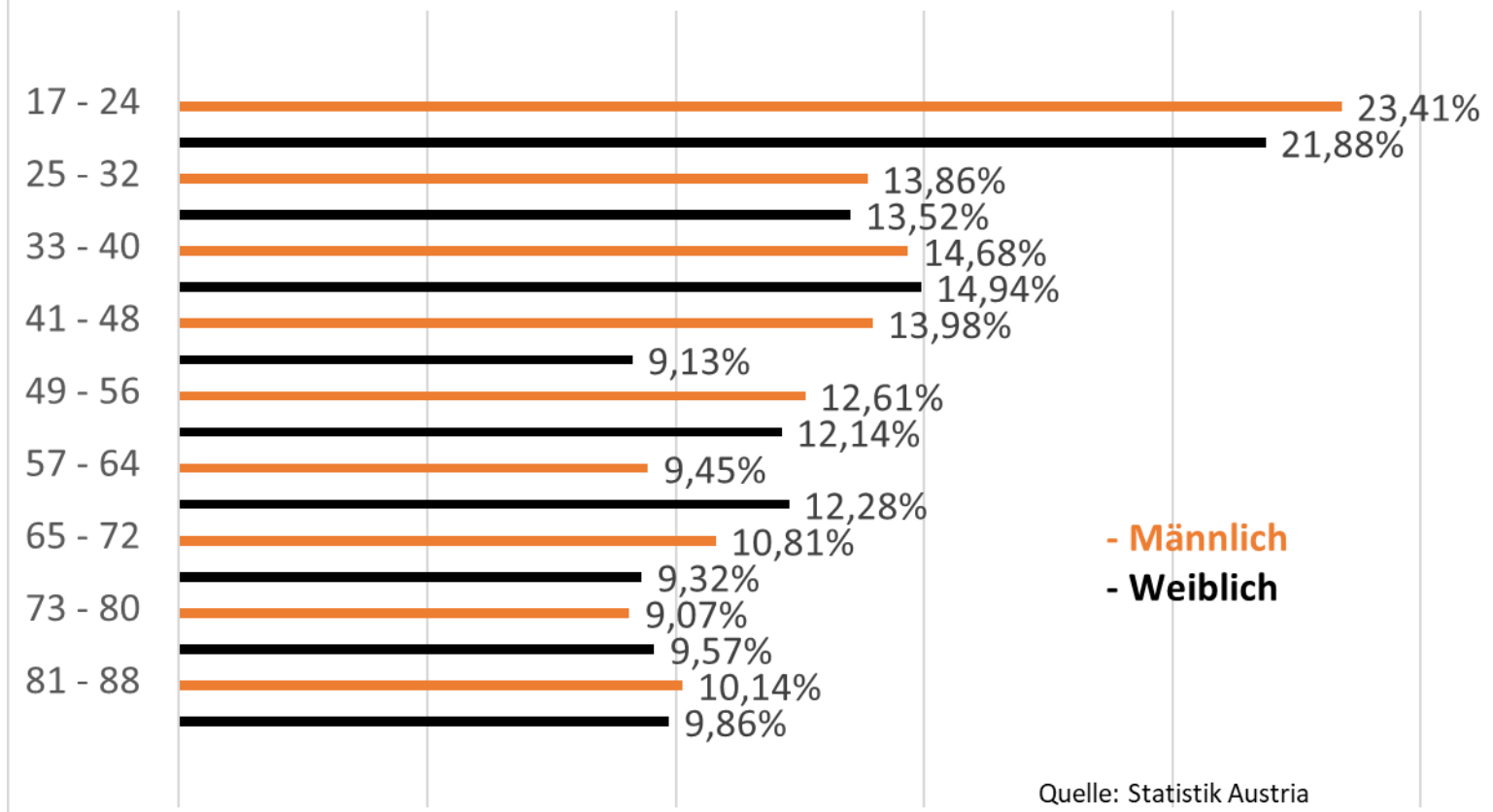






Verletzte Pkw-Lenker nach Hauptunfallursache unangepasste Geschwindigkeit (Ö 2019) Prozentanteil

0,00% 5,00% 10,00% 15,00% 20,00% 25,00%



- Männlich
- Weiblich

Quelle: Statistik Austria

Effekte nach Fahrschul-Trainingsfahrten (Poschadel et al., 2012)

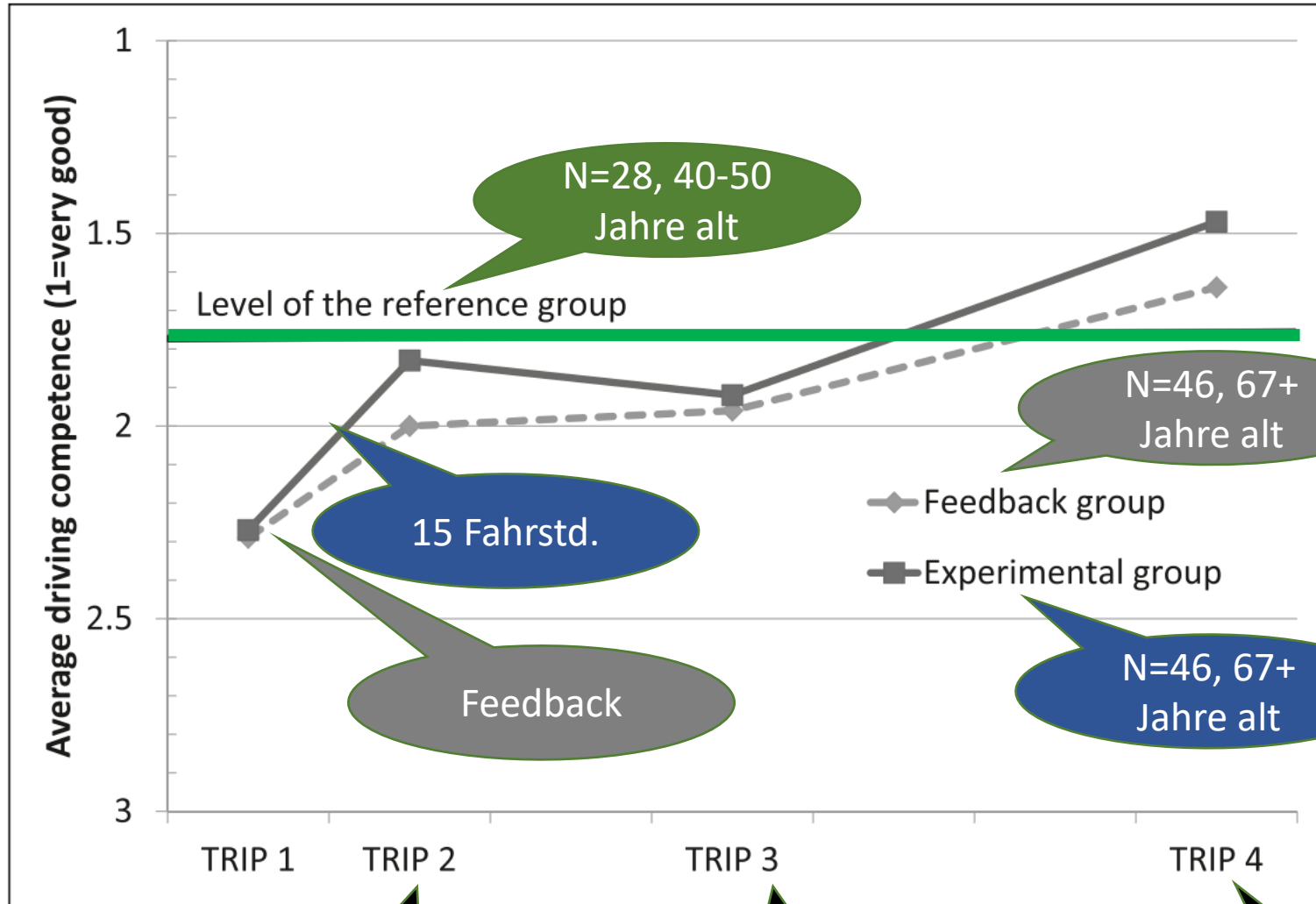


Figure 58: Effect of training on driving competence (Poschadel et al., 2012).

6 Wochen

6 Monate

1 Jahr

Gert Weller, Nora Strauzenberg, Margit Herle, Bernhard Schlag and Susann Richter:

Accident patterns and prospects for maintaining the safety of older drivers
by TÜV Media GmbH, TÜV Rheinland®, 50% EU-funded, Köln 2014

The file can be downloaded at
www.butz-stiftung.de
Benutzer: bandso1
Passwort: Degh46T8ac

Fazit (Poschadel et al., 2012):

- 1. Durch maßgeschneidertes Fahrtraining (15 Fahrstunden) wird bei alten Kraftfahrern eine deutliche Verbesserung erreicht.**
- 2. Nur Feedback nach der Fahrt führt zu geringeren Verbesserungseffekten.**
- 3. Bei den schlechtesten Versuchsteilnehmern beider Gruppen zeigten sich nur bei den 15 maßgeschneiderten Fahrstunden Verbesserungseffekte.**

Empfehlung für Training mit alten Kraftfahrern:

1. Individuelles Training
2. Schwerpunkte des Trainings gemäß Unfallforschung:
 - Aufmerksamkeit
 - komplexe Kreuzungssituationen
 - Absichten erkennen trainieren
 - realistische Selbsteinschätzung fördern

Begründung:

Nachlassen der Konzentrationsleistungsfähigkeit und Reaktionszeit

Nachlassen der kognitiven Flexibilität

Nachlassen der visuellen Wahrnehmung

Gefahr der Selbstüberschätzung – da schleichender Abbau