

Senioren im Straßenverkehr



Von Joachim Günther

Die Bevölkerung wird immer älter. Damit nehmen auch immer mehr ältere Menschen am Straßenverkehr teil. In den letzten zehn Jahren ist der Anteil der Seniorinnen und Senioren unter den an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten um gut 2 Prozentpunkte gestiegen. Ältere in einen solchen Unfall verwickelte Verkehrsteilnehmer sind häufiger als jüngere auch Unfallverursacher. Als Fehlverhalten rangieren bei ihnen an erster Stelle Vorfahrtsmissachtungen, bei jüngeren dagegen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Seniorinnen und Senioren, die bei einem Unfall Verletzungen erleiden, tragen häufiger als Jüngere schwere Verletzungen davon.

Mehr Ältere im Straßenverkehr

Die heutige Rentnergeneration hat zum großen Teil nach dem Zweiten Weltkrieg schon in jungen Jahren an der zunehmenden Motorisierung teilgenommen. Aufgrund dieser Entwicklung und angesichts der fortschreitenden Überalterung unserer Gesellschaft ist anzunehmen, dass sich heute mehr ältere Menschen am Straßenverkehr beteiligen als in früheren Jahren (Daten hierzu liefert die Statistik allerdings nicht). Zudem dürften im Laufe der Jahre immer mehr Frauen, die heute zur älteren Generation zählen, den Führerschein erworben haben.

Mehr Seniorinnen und Senioren an Unfällen mit Personenschaden beteiligt

Mit der gestiegenen Zahl von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr hat sich leider auch der Anteil der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aus dieser Bevölkerungsgruppe erhöht. Als Beteiligte zählt die Statistik Personen, die aktiv am Unfallgeschehen beteiligt waren: Das sind

Fahrzeugführer und Fußgänger, die Mitfahrerinnen und Mitfahrer zählen nicht dazu. Ob ältere Menschen häufiger in Unfälle verwickelt sind als Jüngere, kann aus den Statistiken nicht geschlossen werden, da es keine Auswertungen über den tatsächlichen Umfang der Beteiligung dieser Altersgruppe am Straßenverkehr gibt.

Allein der Anstieg des Anteils der 65-Jährigen und Älteren an der Gesamtbevölkerung um 2,5 Prozentpunkte auf 18,6% von 1993 bis 2003 spricht für eine höhere Verkehrsbeteiligung, aus der zwangsläufig (selbst bei gleichem Unfallrisiko für junge und alte Verkehrsteilnehmer) eine Erhöhung des Anteils der unfallbeteiligten Seniorinnen und Senioren resultieren muss. Der Prozentsatz der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die 65 Jahre und älter waren, ist im vergleichbaren Zehnjahreszeitraum um 2,2 Prozentpunkte auf 8,1% (2 779 Personen) gestiegen. Neben dem Altersstruktureffekt wird

Anteil der Älteren an der Bevölkerung in den letzten zehn Jahren um 2,5 Prozentpunkte gestiegen

Anteil der älteren Unfallbeteiligten um 2,2 Prozentpunkte gestiegen

T 1

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen¹⁾ 2003 nach Art der Verkehrsbeteiligung, Alter und Geschlecht

Beteiligtengruppe	Einheit	Insgesamt	Fahrer und Fahrerinnen von				Fußgänger	Sons-tige
			Mofas, Mopeds	Motor-rädern	Pkw	Fahr-rädern		
Unfallbeteiligte								
Insgesamt ²⁾	Anzahl	34 303	1 316	2 545	23 064	2 890	1 718	2 770
darunter 65 Jahre und älter	Anzahl	2 779	62	75	1 863	363	308	108
	%	8,1	4,7	2,9	8,1	12,6	17,9	3,9
darunter mit Angaben zum Geschlecht								
Männer	Anzahl	23 157	1 088	2 261	14 317	2 012	937	2 542
darunter 65 Jahre und älter	Anzahl	1 948	60	70	1 371	224	123	100
	%	8,4	5,5	3,1	9,6	11,1	13,1	3,9
Frauen	Anzahl	11 032	224	280	8 680	873	769	206
darunter 65 Jahre und älter	Anzahl	821	2	5	485	139	182	8
	%	7,4	0,9	1,8	5,6	15,9	23,7	3,9
Anteil der Unfallbeteiligten nach der Art der Verkehrsbeteiligung								
Insgesamt ²⁾	%	100	3,8	7,4	67,2	8,4	5,0	8,1
darunter 65 Jahre und älter	%	100	2,2	2,7	67,0	13,1	11,1	3,9
Männer	%	100	4,7	9,8	61,8	8,7	4,0	11,0
darunter 65 Jahre und älter	%	100	3,1	3,6	70,4	11,5	6,3	5,1
Frauen	%	100	2,0	2,5	78,7	7,9	7,0	1,9
darunter 65 Jahre und älter	%	100	0,2	0,6	59,1	16,9	22,2	1,0

1) Ohne 1 003 Beteiligte, für die keine Angabe zum Alter vorliegen. – 2) Einschl. der Beteiligten ohne Angaben zum Geschlecht.

diese Entwicklung wohl auch dadurch beeinflusst, dass ältere Menschen heute vermutlich häufiger aktiv als Autofahrer am Verkehr teilnehmen als noch vor zehn Jahren.

Auch Seniorinnen und Senioren zumeist mit dem Pkw unterwegs

Soweit Senioren und Seniorinnen als aktive Verkehrsteilnehmer, sei es als Führer eines Fahrzeugs, als Fahrradfahrer oder Fußgänger, in Unfälle mit Personenschaden verwickelt wurden, waren sie – wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch – zumeist mit dem Pkw unterwegs. Verglichen mit den Unfallbeteiligten insgesamt benutzten sie seltener motorisierte Zweiräder; dieser Unterschied ist besonders offensichtlich bei Motorradfahrern. Auch waren ältere Unfallbeteiligte relativ häufiger als andere mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs, insbesondere Seniorinnen.

S 1

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Senioren und Seniorinnen 2003¹⁾



Ältere Unfallbeteiligte sind relativ häufiger Unfallverursacher als jüngere

An Unfällen mit Personenschaden waren 2003 insgesamt rund 35 300 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beteiligt. Für 34 303 lagen Angaben zum Alter vor. Demnach waren 3,1% im Alter von 65 bis 69 Jahren, 2,2% im Alter von 70 bis 74 Jahren und 2,8% noch älter.

Neben den Zahlen für alle Unfallbeteiligten werden auch die Unfallverursacher erfasst. Die amtliche Statistik benutzt hierfür den Begriff des Hauptbeteiligten oder Hauptverursachers. Das ist derjenige Beteiligte, der nach einer ersten Einschätzung der Polizei bei der Unfallaufnahme die alleinige oder zumindest die überwiegende Schuld an dem Unfall trägt.

Über 70-jährige unfallbeteiligte Fahrzeugführer sind auch häufiger Verursacher des Unfalls

Knapp 52% der 34 303 Unfallbeteiligten galten demnach als Hauptverursacher. Neben den Unfällen mit mehreren Beteiligten beeinflusst auch die Zahl der Alleinunfälle (z. B. durch Abkommen von der Straße) diesen Prozentsatz. Bei den über 70-jährigen Unfallbeteiligten liegt die Quote der Verursacher (56,8%) deutlich höher und steigt mit zunehmendem Alter. Wie bereits erwähnt lässt sich aus diesen Zahlen nicht herleiten, dass Senioren häufiger als Jüngere einen Unfall verursachen; es wird lediglich deutlich, dass bei denjenigen Senioren, die in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, relativ häufiger und mit dem Alter zunehmend auch eine schuldhaftige Beteiligung vorlag.

Diese Quoten hängen maßgeblich auch von der Art der Verkehrsbeteiligung ab. Senioren waren bei einem Unfall zumeist mit dem Pkw unterwegs. So waren bei allen mit dem Pkw an einem Unfall Beteiligten knapp 54% Hauptverursacher. Unter den 70- bis 74-jäh-

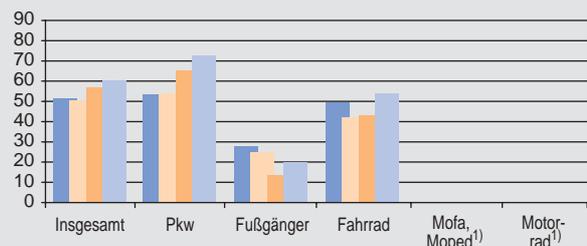
rigen Pkw-Fahrern und -Fahrerinnen führten 66% den Unfall offensichtlich auch herbei; den über 74-Jährigen wurde in rund 73% der Fälle eine Hauptschuld zugesprochen. Bei Senioren liegen die Quoten niedriger als bei Seniorinnen, die auch bereits als 65- bis 69-jährige Autofahrerinnen – anders als die Männer – verglichen mit Pkw-Fahrerinnen insgesamt überdurchschnittlich oft die Hauptschuld trifft.

S 2

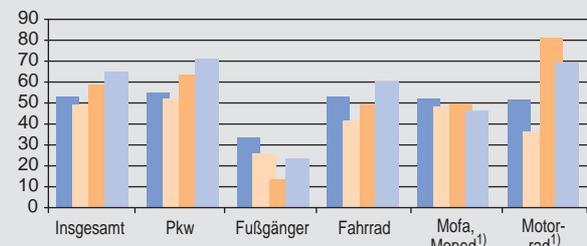
Hauptverursacher nach dem Alter und der Art der Verkehrsbeteiligung 2003

Anteil an der jeweiligen Beteiligtegruppen in %

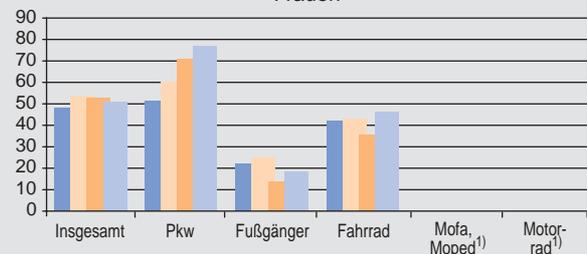
Männer und Frauen



Männer



Frauen



■ Insgesamt ■ 70 bis 74 Jahre
 ■ 65 bis 69 Jahre ■ 75 Jahre und älter

1) Keine sinnvolle Darstellung wegen zu geringer Verkehrsbeteiligung von Seniorinnen.

Als Fußgänger sind ältere Verkehrsteilnehmer meist unschuldig an Unfällen beteiligt

Bei den Fahrradfahrerinnen und -fahrern verläuft die Entwicklung weniger altersabhängig. Dem Anteil von 50% Hauptverursachern in allen Altersgruppen steht nur bei den 75 Jahre und älteren Radlerinnen und Radlern eine erhöhte Quote von 54% gegenüber. Zunehmend vorsichtiger und in Bezug auf das Unfallgeschehen unauffälliger verhalten sich offensichtlich die älteren Fußgänger. Während 28% aller zu Fuß gehenden Unfallbeteiligten den Unfall verschuldeten, waren es bei den über 74-jährigen nur noch knapp 20%. Besonders vorbildlich war nach den vorliegenden Zahlen die Verkehrsteilnahme der weiblichen Fußgänger dieser Altersgruppe, die nur zu 18% durch eigenes Verschulden in Unfälle verwickelt wurden.

Ähnliche Tendenzen wie bei den Autofahrern sind auch bei den Fahrern von Mofas, Mopeds und Motorrädern festzustellen.¹⁾ Die Quote der hauptschuldigen unfallbeteiligten älteren Mofa- und Mopedbenutzer ist unterdurchschnittlich. Bei den älteren Motorradfahrern hingegen liegen die Anteile der für den Unfall verantwortlichen Fahrer ab der Gruppe der 70- bis 74-Jährigen deutlich über dem Durchschnitt.

Unfallursachen im Alter sind andere als bei jüngeren Verkehrsteilnehmern

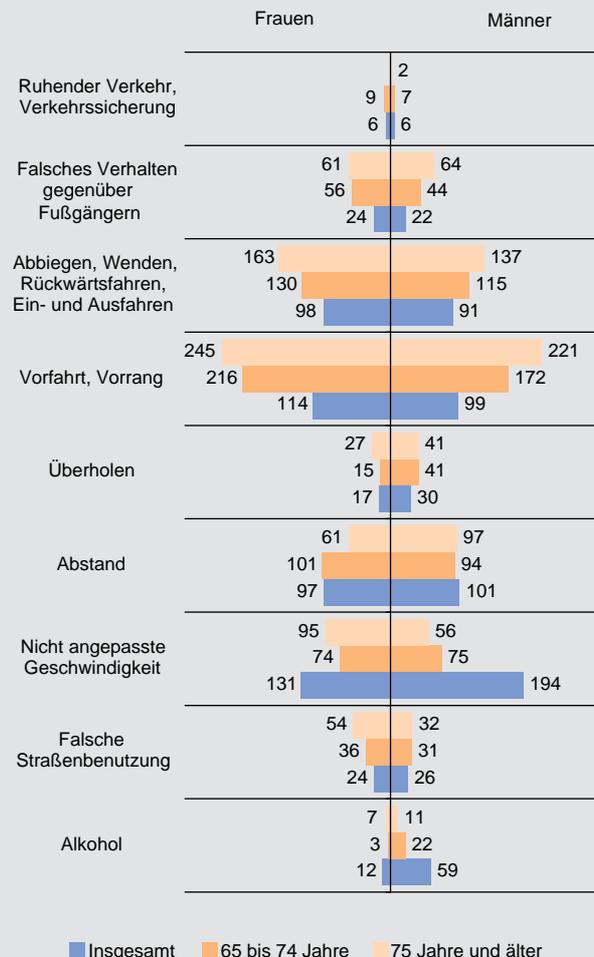
Unterschiede in den Unfallursachen nach Alter und Geschlecht der Beteiligten belegen ein anderes Fahrverhalten der Seniorinnen und Senioren. Da die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer und auch speziell der

1) Wegen der geringen Häufigkeit mit der Seniorinnen auf motorisierten Zweirädern in Unfälle verwickelt waren, ist eine Darstellung der Daten für Frauen nicht sinnvoll.

S 3

Ausgewählte Arten des Fehlverhaltens der Fahrer und Fahrerinnen von Personenkraftwagen 2003 nach Geschlecht und Altersgruppen

Fälle von Fehlverhalten je 1000 Beteiligte derselben Altersgruppe



Senioren als Fahrzeugführer von Personenkraftwagen an Unfällen beteiligt war, beschränken sich die nachfolgenden Beobachtungen auf die Gruppe der Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen.

Unter allen Verkehrsteilnehmern war die häufigste der explizit erfassten Unfallursachen bei den Männern und auch bei den Frauen – hier allerdings mit deutlich gering-

Nicht angepasste Geschwindigkeit bei Jüngeren häufigste Ursache...

gerer Häufigkeit – nicht angepasste Geschwindigkeit. An zweiter Stelle folgte bei Männern zu geringer Abstand und an dritter Stelle das Missachten der Vorfahrt anderer Verkehrsteilnehmer. Bei Frauen standen dagegen Vorfahrtsfehler an zweiter Stelle, an dritter Stelle Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Ausfahren, dicht gefolgt von zu geringem Abstand als Unfallursache. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- und Ausfahren rangierten bei Männern auf Platz vier. An fünfter Stelle stand Alkoholgenuss, der bei Frauen im Vergleich zu anderen Unfallursachen nur eine untergeordnete Rolle spielte.

...Vorfahrtsmissachtungen stehen bei Älteren an erster Stelle

Mit zunehmendem Lebensalter verschiebt sich die Reihenfolge der häufigsten Unfallursachen. So sind bei den Autofahrern und -fahrerinnen im Alter von über 64 Jahren Vorfahrtsmissachtungen, die bei Männern und Frauen aller Altersgruppen auf Platz drei bzw. Platz zwei rangieren, die bei weitem häufigste Unfallursache, gefolgt von falschem Verhalten beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Ausfahren. Nicht nur in der Rangfolge, sondern auch hinsichtlich der erhöhten Häufigkeit haben insbesondere Vorfahrtsmissachtungen bei älteren Verkehrsteilnehmern einen deutlich höheren Stellenwert als bei jüngeren. Offensichtlich fällt es in diesem Alter zunehmend schwerer, komplexe Verkehrssituationen, wie sie im heutigen Straßenverkehr vor allem in den Städten regelmäßig auftreten, zu überblicken und die eigene Vorfahrtsberechtigung oder Wartepflicht richtig zu beurteilen.

Häufigkeit von falschem Fahrverhalten gegenüber Fußgängern bei älteren Fahrerinnen und Fahrern erhöht

Zu Fehlern, die im hohen Alter ebenfalls deutlich häufiger gemacht werden, zählt falsches Fahrverhalten gegenüber Fußgängern, zum Beispiel an Fußgängerüber-

wegen. Auch eine falsche Straßenbenutzung führt häufiger zu Unfällen. Hierunter fallen das falsche Befahren von markierten Richtungsfahrbahnen innerorts und das falsche Benutzen von Einbahnstraßen ebenso wie die „Geisterfahrer“, die in entgegengesetzter Fahrtrichtung auf Autobahnen und Krafffahrstraßen auffahren. Die Zunahme der Häufigkeit mit fortschreitendem Alter ist hier allerdings weniger ausgeprägt.

Überhöhte Geschwindigkeit, die bei den Unfallbeteiligten beider Geschlechter insgesamt an vorderster Stelle steht, wird als Unfallursache mit zunehmendem Lebensalter sowohl bei Männern als auch bei Frauen wesentlich seltener. Nicht angepasster Abstand ist bei Senioren ebenfalls weniger oft Unfallursache, wohingegen sich dies bei Seniorinnen unter 75 Jahren im Vergleich zu jüngeren Frauen nicht eindeutig zeigt. Übermäßiger Alkoholgenuss spielt bei älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern nur eine untergeordnete Rolle.

Alkohol als Unfallursache bei Senioren selten

Insgesamt weniger schwere Unfälle mit Personenschaden

In den vergangenen zehn Jahren sank die Zahl der jährlich bei Verkehrsunfällen Getöteten von 485 auf 360 (-26%). Auch die Zahl der Schwerverletzten ging deutlich zurück. Sie lag im Jahr 2003 mit 4 906 um ein Viertel niedriger als 1993. Angestiegen ist dagegen die Zahl der leicht verletzten Personen. Mit 19 596 lag sie um 11% höher als vor zehn Jahren. Die erfolgreichen Bemühungen der Automobilbauer, immer sicherere Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, haben offensichtlich dazu beigetragen, dass bei

Weniger Schwerverletzte insgesamt ...

T 2

Verunglückte¹⁾ 1993-2003 nach Alter und Schwere der Verletzung

Jahr	Insgesamt		Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Insgesamt								
1993	24 550	485	2,0	6 391	26,0	17 674	72,0	
1994	24 486	457	1,9	6 122	25,0	17 907	73,1	
1995	24 298	429	1,8	5 929	24,4	17 940	73,8	
1996	23 767	370	1,6	5 961	25,1	17 436	73,4	
1997	24 301	384	1,6	5 877	24,2	18 040	74,2	
1998	24 192	386	1,6	5 605	23,2	18 201	75,2	
1999	26 130	383	1,5	5 947	22,8	19 800	75,8	
2000	25 503	362	1,4	5 491	21,5	19 650	77,0	
2001	25 216	313	1,2	5 082	20,2	19 821	78,6	
2002	24 875	363	1,5	4 871	19,6	19 641	79,0	
2003	24 862	360	1,4	4 906	19,7	19 596	78,8	
65 Jahre und älter								
1993	1 482	73	4,9	520	35,1	889	60,0	
1994	1 399	75	5,4	446	31,9	878	62,8	
1995	1 424	63	4,4	454	31,9	907	63,7	
1996	1 406	53	3,8	451	32,1	902	64,2	
1997	1 453	49	3,4	479	33,0	925	63,7	
1998	1 551	54	3,5	468	30,2	1 029	66,3	
1999	1 719	65	3,8	518	30,1	1 136	66,1	
2000	1 743	62	3,6	500	28,7	1 181	67,8	
2001	1 854	52	2,8	504	27,2	1 298	70,0	
2002	1 888	55	2,9	532	28,2	1 301	68,9	
2003	1 914	70	3,7	545	28,5	1 299	67,9	

1) Beteiligte und Mitfahrende.

steigenden Verunglücktenzahlen die Zahl der Schwerverletzten zurückging, während ein zunehmender Anteil der Unfallopfer mit nur leichten Verletzungen davonkam. Die Angaben zu den Verunglückten umfassen dabei sowohl die aktiven Verkehrsteilnehmer (Beteiligte) als auch Mitfahrende.

... aber Zahl der schwer verletzten Seniorinnen und Senioren gestiegen

Auch bei den getöteten Seniorinnen und Senioren gab es von 1993 bis 2003 einen Rückgang, allerdings nur um 4,1% auf 70 Personen. Die Zahl der schwer verletzten älteren Menschen stieg jedoch um 4,8% auf 545 und die der leicht verletzten um 46% auf 1 299 an.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Entwicklung nahm der Anteil der Seniorinnen und Senioren an den Leichtverletzten auf über 6,6% zu. Der Anteil an den Schwerverletzten

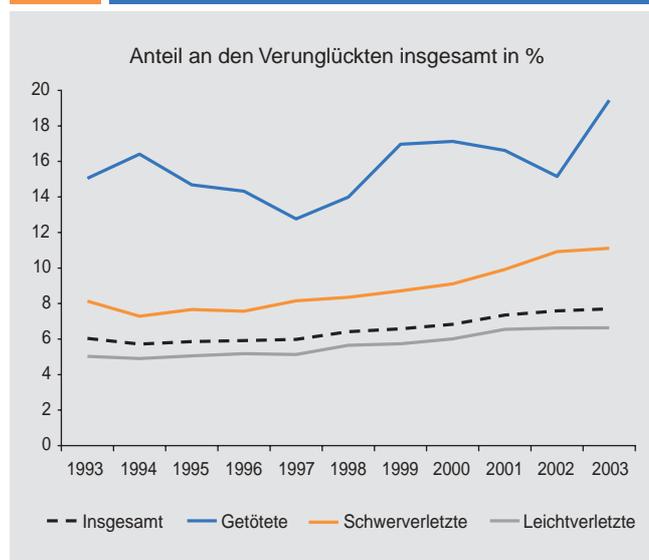
war seit jeher höher und stieg in den letzten beiden Jahren auf über 11%. Der Anteil an den Getöteten liegt seit 1999 mit Ausnahme des Jahres 2002 zwischen 17 und 20%. Bei den geringen Fallzahlen für die Getöteten sind allerdings stärkere Zufallsschwankungen möglich.

In den genannten Anteilen spiegelt sich auch wider, dass der Schweregrad der Personenschäden bei Senioren deutlich von der Gesamtheit der Verunglückten abweicht. So liegt der Anteil der Schwerverletzten an den verunglückten Senioren und Seniorinnen zwischen 7 und 9 Prozentpunkte höher und der Anteil der Getöteten teilweise über 2 Prozentpunkte höher; entsprechend niedriger ist der Anteil der Leichtverletzten an den insgesamt verunglückten älteren Verkehrsteilnehmern. Dies bedeutet letztlich, dass ältere Menschen, die bei einem Unfall verletzt werden, eher schwere Schädigungen davontragen als jüngere.

Verletzungen bei Senioren eher schwerer als bei jüngeren Verunglückten

S 4

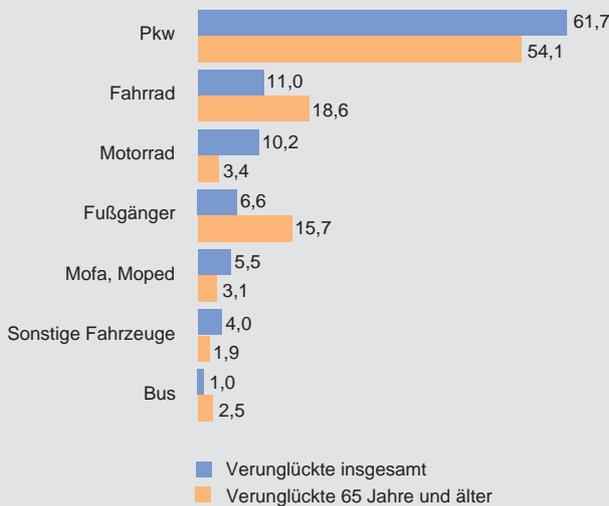
Verunglückte im Alter von 65 Jahren und älter 1993-2003



S 5

Verunglückte 2003 nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Anteil in % (an der Altersgruppe bzw. insgesamt)



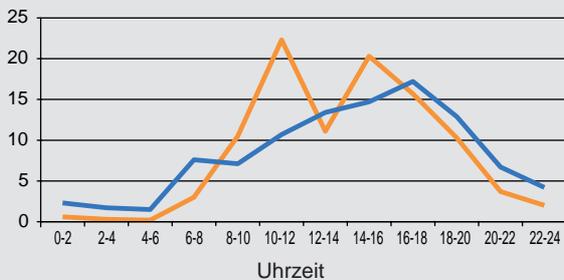
Die meisten Älteren verunglücken als Benutzer von Personenwagen

Differenziert nach der Art der Verkehrsbeteiligung verunglückten im Jahr 2003 die meisten Senioren und Seniorinnen (1 036) verunglückten 2003 im Pkw. Mit dem Fahrrad waren 356 Personen in Unfälle verwickelt, mit Mofas und Mopeds 60 und mit Motorrädern 66 ältere Menschen. Neben den genannten Arten der Verkehrsbeteiligung wurden ferner 48 Senioren als Benutzer von Bussen verletzt oder getötet, 21 verunglückten mit Lastkraftwagen, 10 mit Traktoren und 5 mit sonstigen Kraftfahrzeugen. Zu Letzteren zählen beispielsweise auch Wohnmobile. Als Fußgänger kamen 301 ältere Menschen bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden.

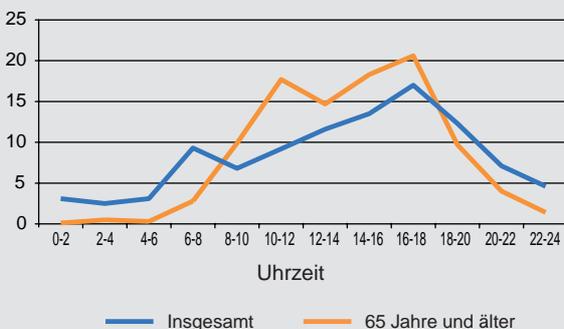
S 6

Verunglückte 2003 nach Unfallort und Tageszeit

Anteil in %
Innerorts



Außerorts



Seniorinnen und Senioren verunglücken zwar ebenso wie jüngere Verkehrsteilnehmer zumeist im Pkw (54,1%). Dennoch liegt der Anteil niedriger als bei allen Verunglückten (61,7%). Höher liegt der Anteil der mit dem Fahrrad und als Fußgänger verunglückten älteren Menschen und tendenziell auch der mit einem Bus Verunglückten. Mit Motorrädern, Mofas oder sonstigen Fahrzeugen verunglücken Seniorinnen und Senioren seltener als dies unter den insgesamt Verunglückten vorkommt.

Häufiger als Jüngere verunglücken Senioren als Radfahrer oder Fußgänger

Ältere Menschen verunglücken zu anderen Tageszeiten

Menschen über 65 Jahre sind heute zumeist nicht mehr berufstätig und haben einen anderen Lebensrhythmus und Tagesablauf. Die Verteilung der verunglückten älteren Personen auf die Tages- und Nachtstunden weicht daher auch zum Teil deutlich von der insge-

samt gegebenen Verteilung ab und zeigt auch Unterschiede zwischen Unfällen innerorts und außerorts.

ne weitere Spitze in den frühen Nachmittagsstunden. Außerhalb von Ortschaften ist die zeitliche Verteilung der verunglückten älteren Menschen ähnlich, ohne jedoch in der Mittagszeit, wie innerorts, abzusinken.

Unfallschwerpunkte am späteren Vormittag und frühen Nachmittag

Von den Senioren verunglückt ein etwas höherer Anteil (58,1%) innerorts als von den Verunglückten insgesamt (50,3%). Einen Schwerpunkt der Unfälle innerorts mit Senioren zeigen die vormittags zwischen 10 und 12 Uhr erhöhten Verunglücktenzahlen an. Mit immerhin noch über 20% der verunglückten Seniorinnen und Senioren liegt ei-

Diplom-Verwaltungswirt (FH) Joachim Günther leitet das Sachgebiet Verkehr, Dienstleistungen, Handwerk.