

Die Unfallgefahren von Menschen im dritten Lebensabschnitt

Fachkongress „Mobilität im Alter“, 14.9.2007

Steffen Niemann, M.A.
wiss. Mitarbeiter Forschung
s.niemann@bfu.ch – www.bfu.ch

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung
bfu, CH-3008 Bern

Einleitung

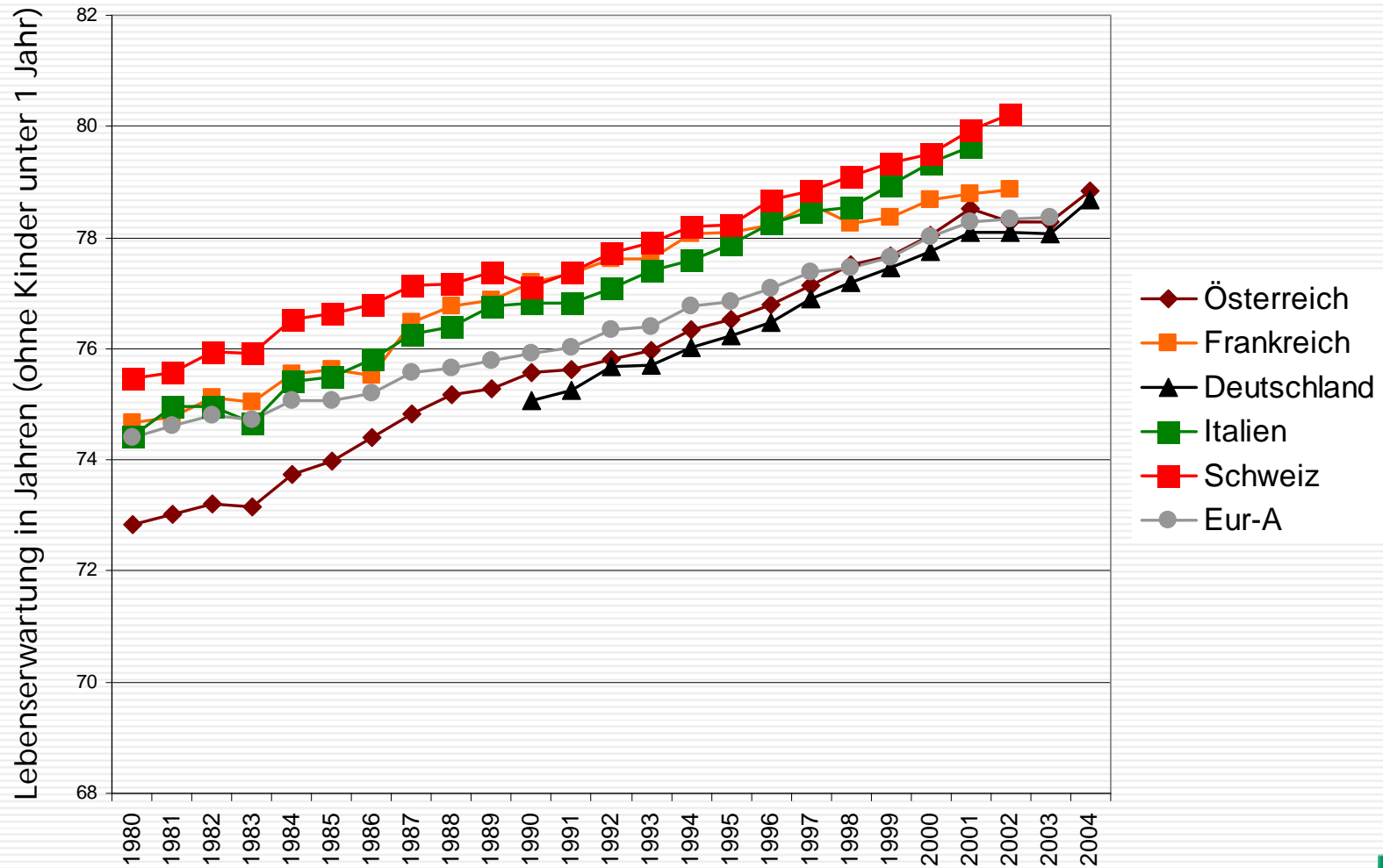
Warum sind Senioren eigentlich ein Thema?

Das Stichwort ist

DEMOGRAPHISCHER WANDEL

- Die Leute werden immer älter
- Es werden weniger Kinder geboren

Lebenserwartung



Lebenserwartung

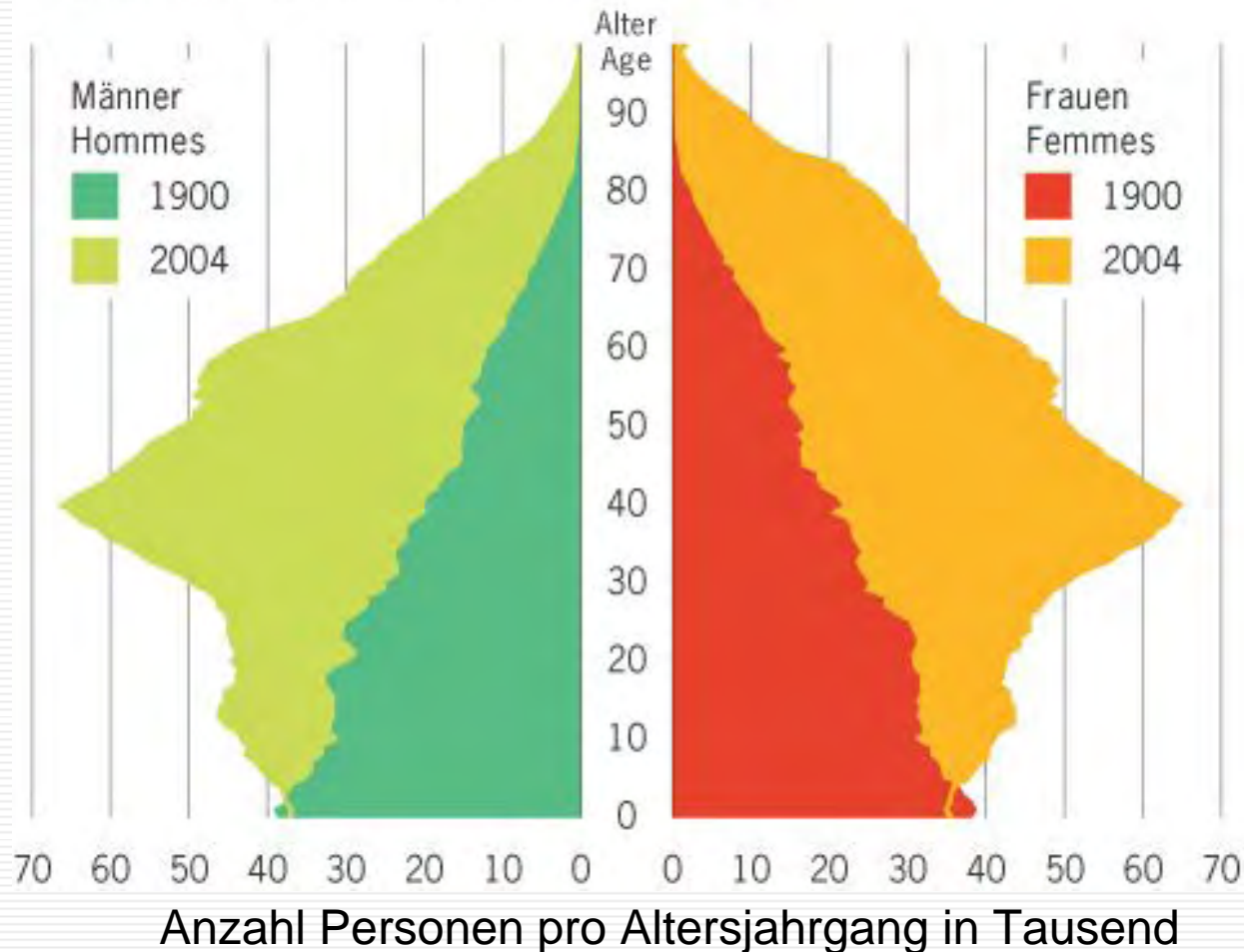
- Im Durchschnitt steigt die Lebenserwartung der Schweizer Bevölkerung um ca. 2,4 Monate oder 72 Tage pro Jahr
- Der Prozess hat sich (noch) nicht verlangsamt
- Der Unterschied in den Lebenserwartungen von Männern und Frauen hat sich verringert (bis 1990 ca. 7 Jahre, jetzt noch 5 Jahre)

Lebenserwartung / weniger Kinder

Altersaufbau der Bevölkerung, in 1000

1.3

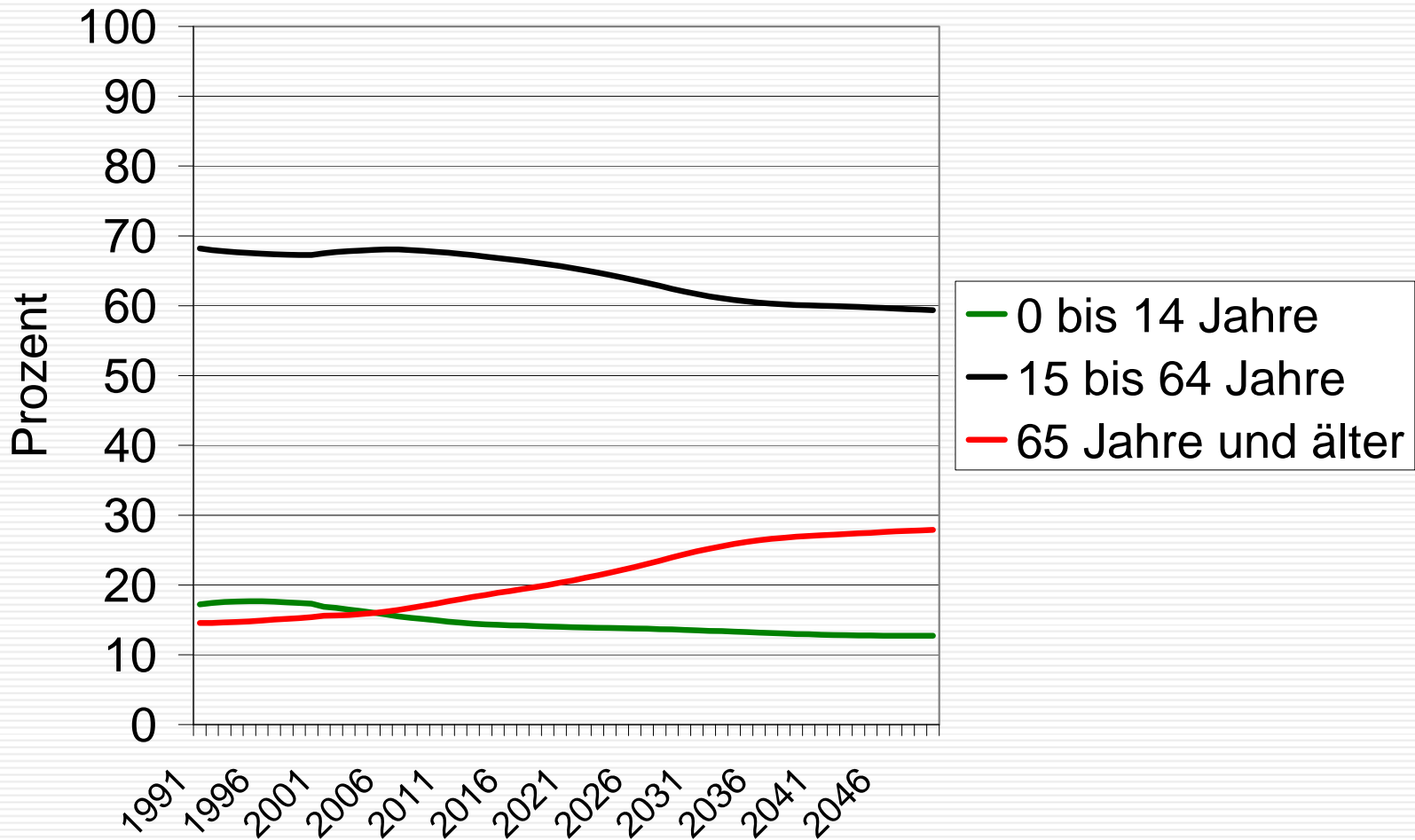
Structure par âge de la population, en milliers



Anzahl Geburten

- Damit die Bevölkerungszahl stabil bleibt (ohne Migration) müsste im Durchschnitt jede Frau 2.1 Kinder bekommen
 - In der Schweiz bekommt jede Frau z. Zt. 1.4 Kinder
- Verhältnis von Jung und Alt verändert sich

Demographischer Wandel – Verteilung der Altersgruppen im Verlauf der Zeit: 1991–2050



Der demographische Wandel...

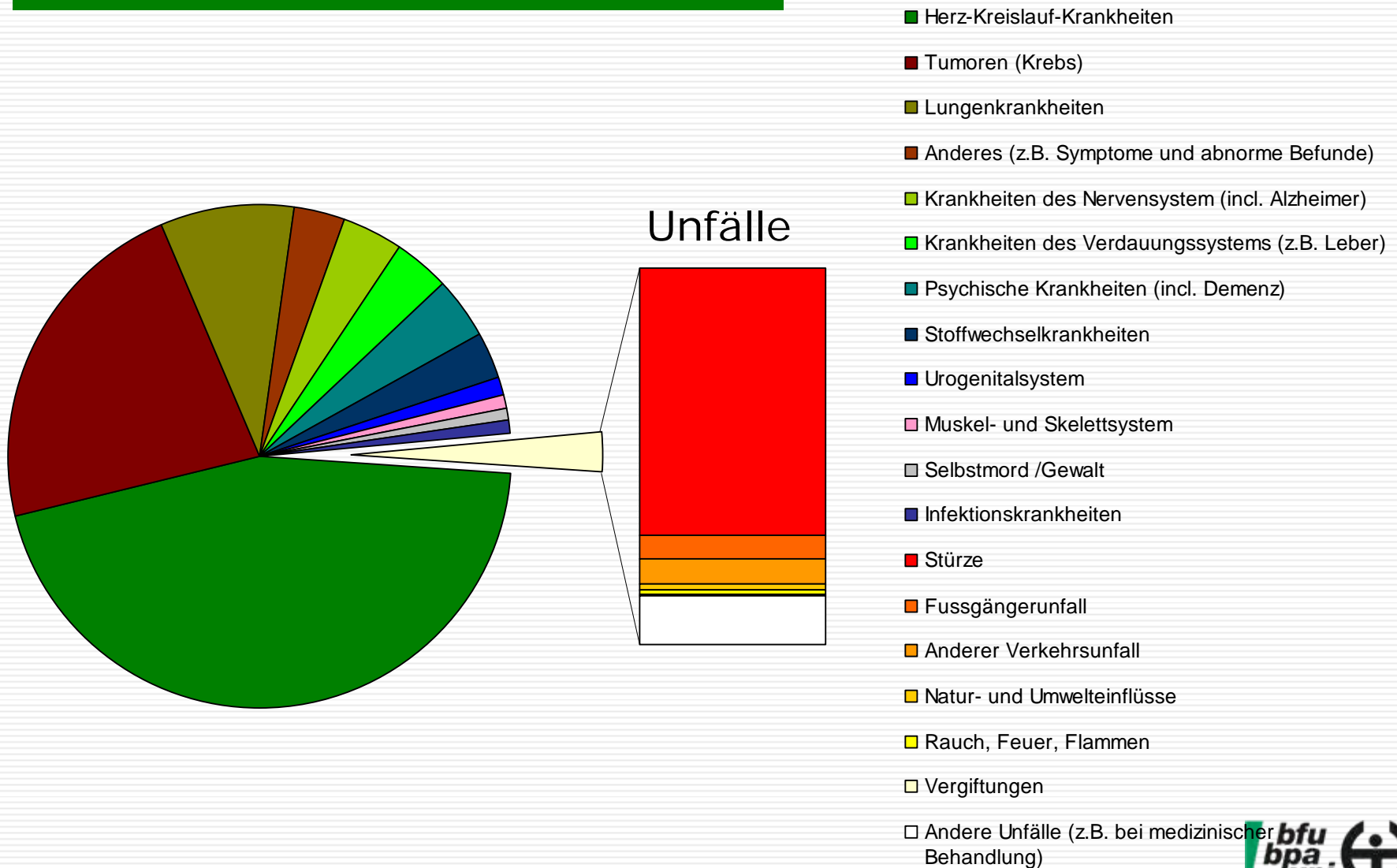
... führt zu verschiedensten Veränderungen und Problemen, z.B.

- bei der AHV
- bei den Krankenkassen
- bei den öffentlichen Haushalten
- Angebot an jungen und gut ausgebildeten Arbeitskräften sinkt
- geänderte Nachfrage bezüglich öffentlicher Infrastruktur
- veränderter Wohnungsmarkt

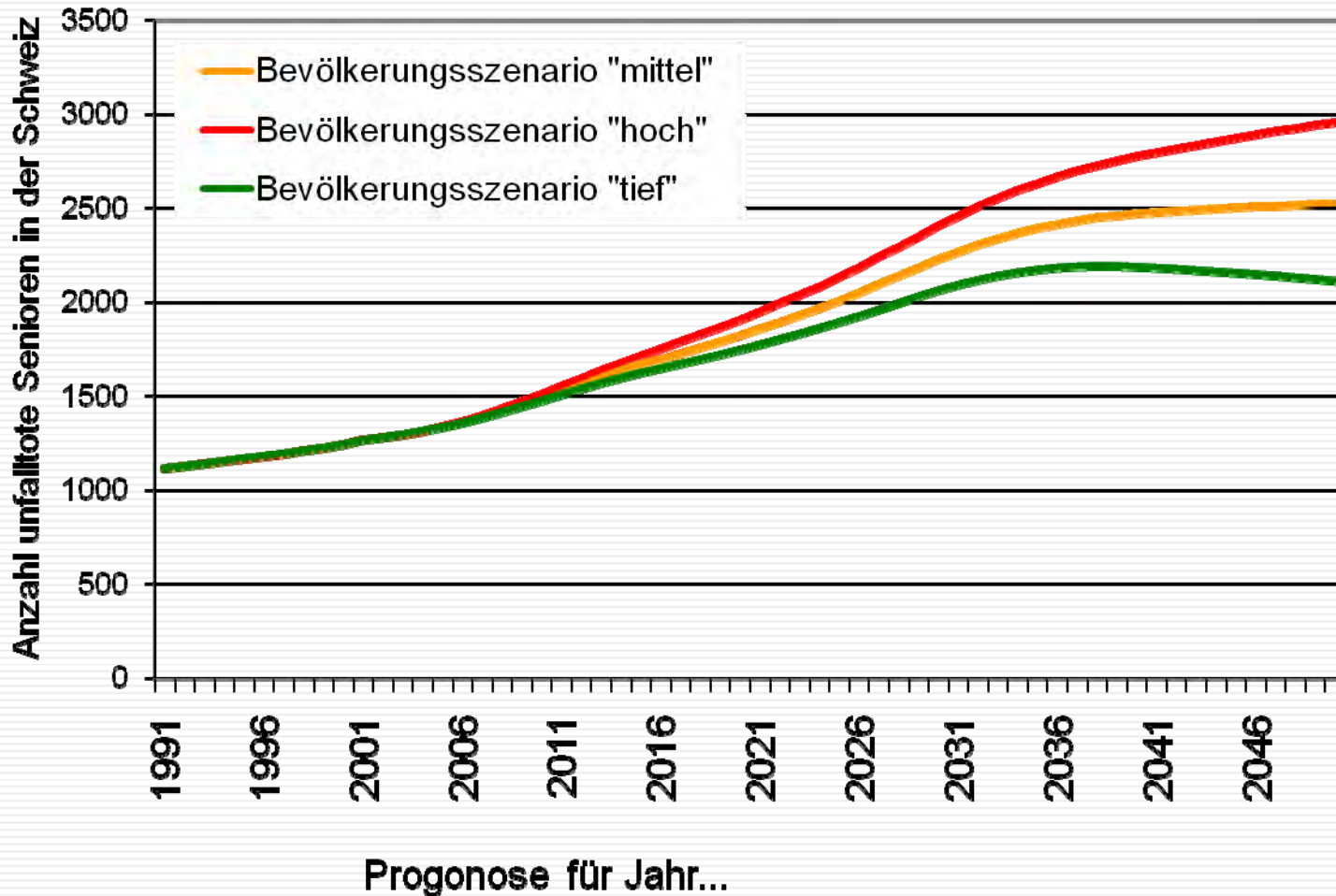
Fazit:

- Wir werden immer älter
- Wir können damit rechnen, dass wir einen grossen Teil unseres Alters bei guter Gesundheit verbringen
- Gestorben wird aber trotzdem noch.
Woran?

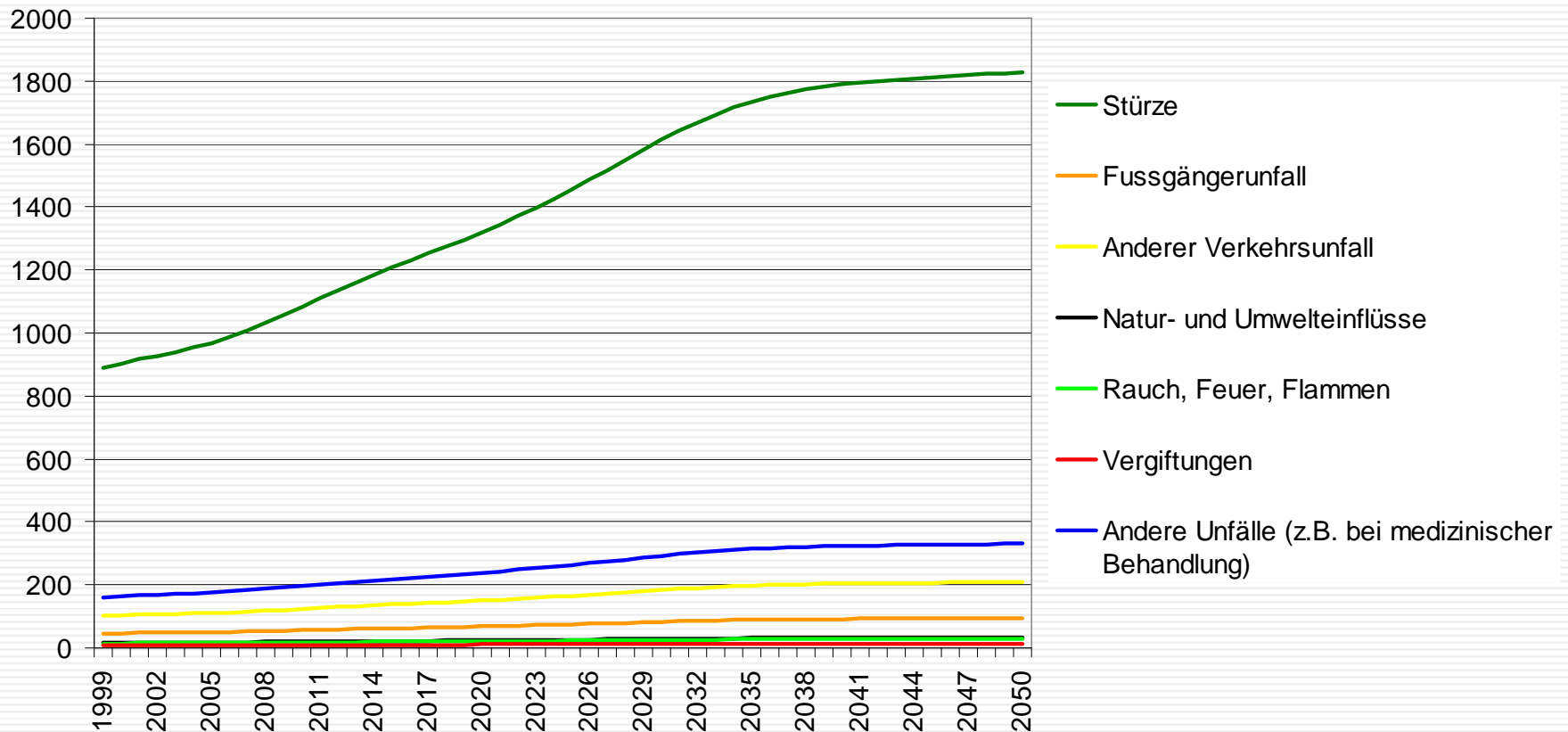
Sterbegründe



Prognose Unfalltote insgesamt bis 2050



Prognose Unfalltote nach Art des Unfalls bis 2050



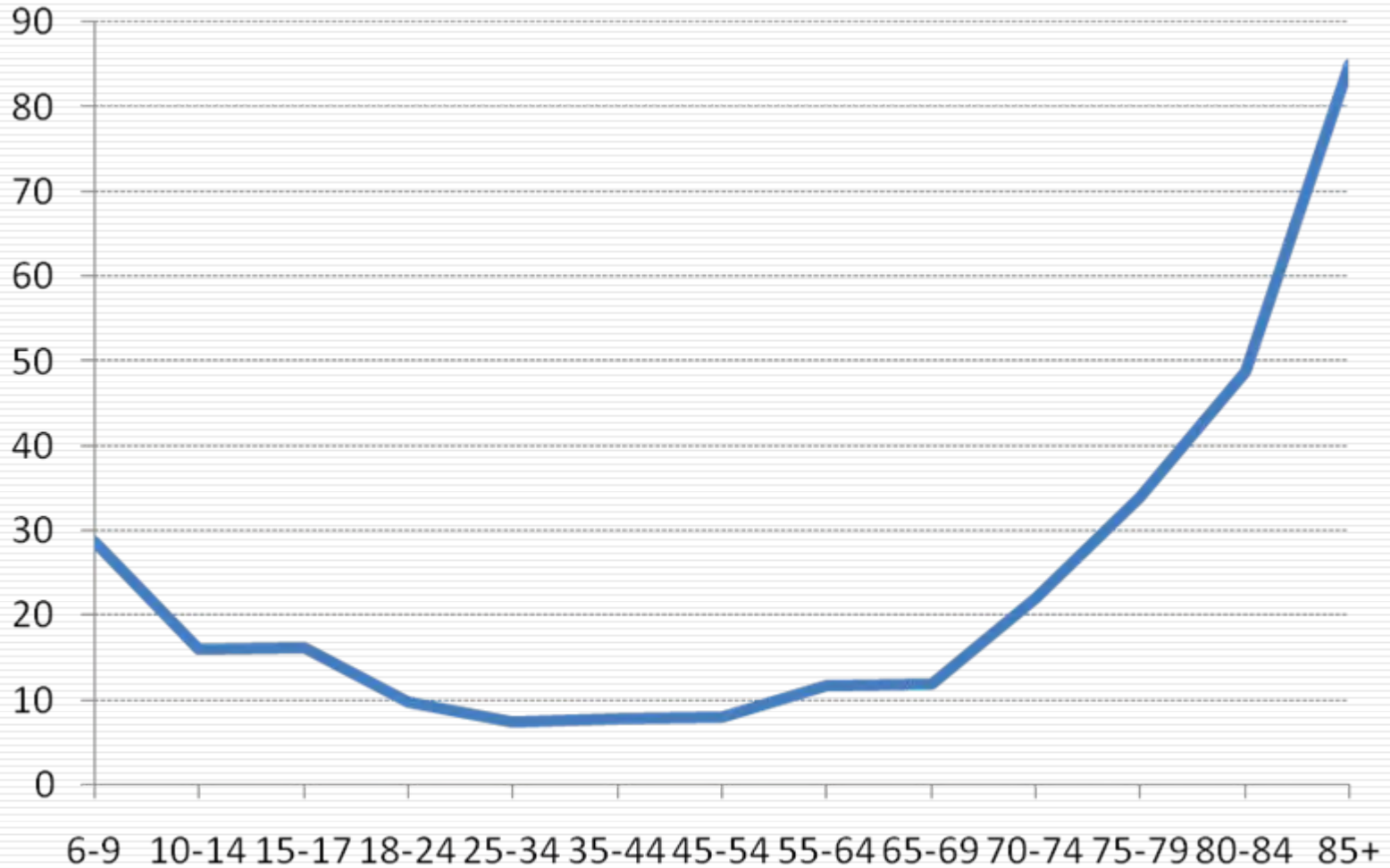
Senioren im Strassenverkehr: Unfallstatistik

- Insgesamt 8'795 Verkehrstote von 1992–2006
- Davon 1'729 Senioren im Alter von 70 Jahren und älter (rund 20 % aller Verkehrstoten)

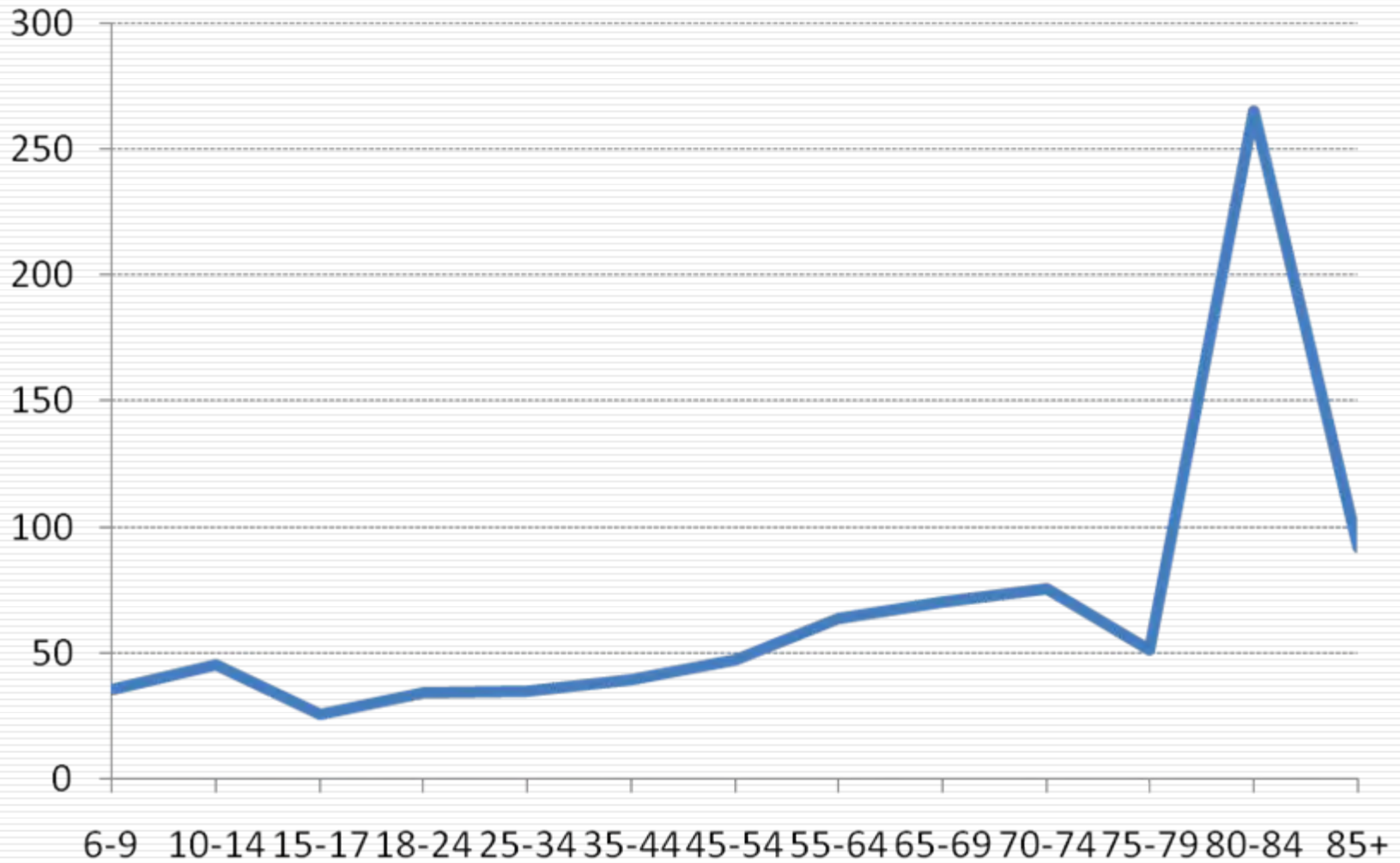
Wie sterben die Senioren im Strassenverkehr?

	Anzahl	Prozent
Fussgänger	861	50
Personenwagen	509	29
Fahrrad	154	9
Motorfahrrad	112	7
Andere Transportmittel	93	5
Summe	1729	100

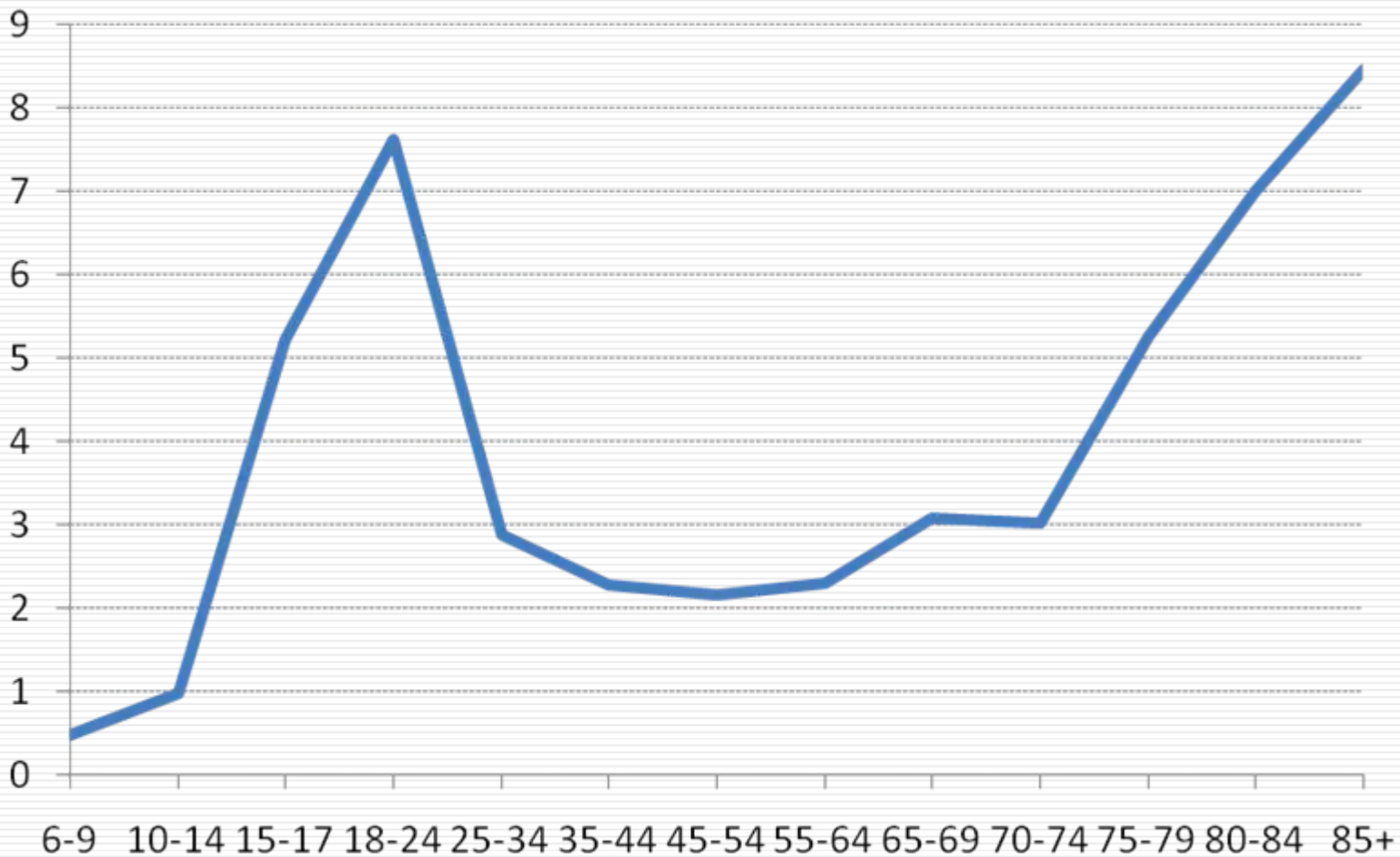
Schwerverletzte und getötete Fussgänger pro 100 Mio. Kilometer nach Altersklassen, 2005



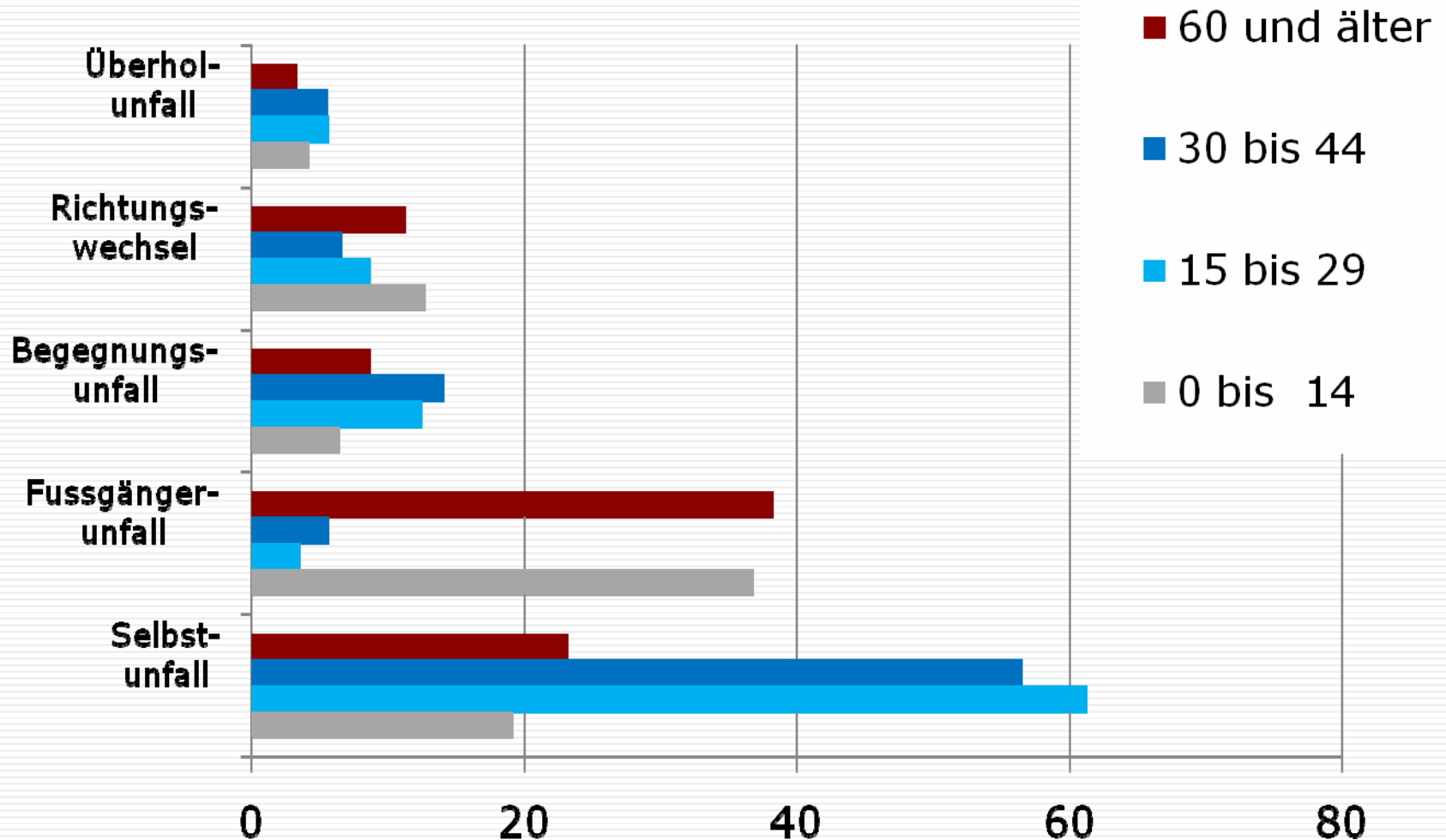
Schwerververletzte und getötete Fahrradfahrende pro 100 Mio. Kilometer nach Altersklassen, 2005



Schwerververletzte und getötete PW-Insassen pro 100 Mio. Kilometer nach Altersklassen, 2005



Prozentuale Verteilung der Unfalltypen in der Schweiz

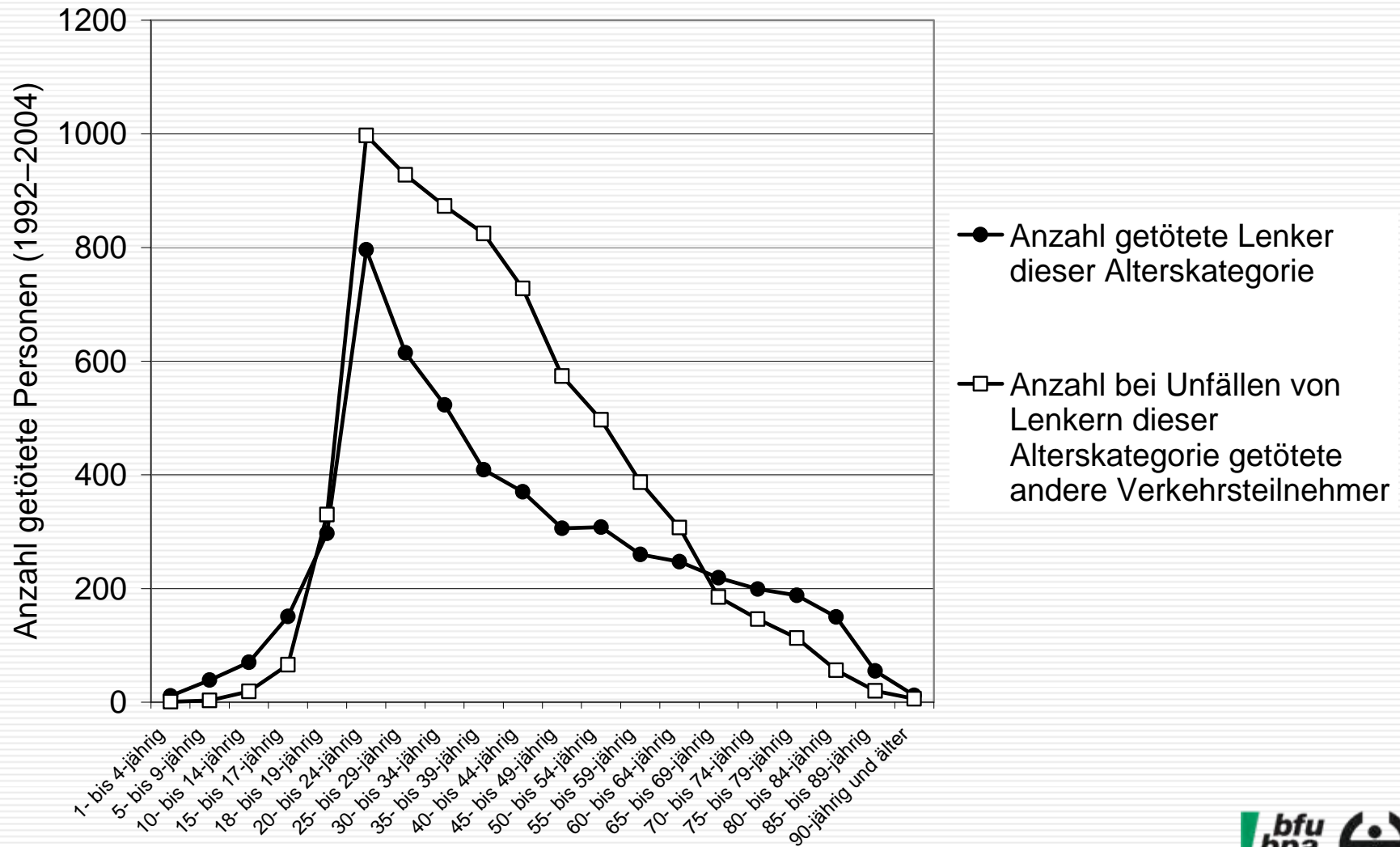


Selbst- vs. Fremdgefährdung

Wichtige Fragen in der gesellschaftlichen Diskussion:

- Sind die Senioren für andere Verkehrsteilnehmer gefährlich?
- Wie gefährlich sind sie für sich selber?

Anzahl getöteter Personen im Strassenverkehr nach Alterskategorie des Lenkers



Anzahl getöteter Personen bei PW-Unfällen nach dem Alter der beteiligten Lenker



Ganzer Kreis:

618 Getötete bei Unfällen von PW-Lenkern ab 70 Jahren



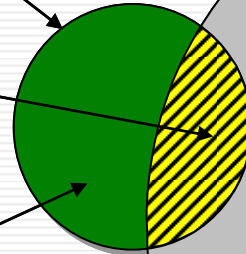
Schnittmenge:

248 Getötete bei Unfällen mit sowohl jüngeren (18–69 J.) als auch älteren (ab 70 J.) PW-Lenkern



Kreis ohne Schnittmenge:

370 Getötete bei Unfällen von PW-Lenkern ab 70 Jahren ohne die Getöteten bei Unfällen, bei denen sowohl Lenker ab 70 Jahren als auch jüngere Lenker beteiligt waren



Ganzer Kreis:

5611 Getötete bei Unfällen von unter 70-jährigen PW-Lenkern



Kreis ohne Schnittmenge:

5'363 Getötete bei Unfällen von unter 70-jährigen PW-Lenkern ohne die Getöteten bei Unfällen, bei denen sowohl Lenker ab 70 Jahren als auch jüngere Lenker beteiligt waren

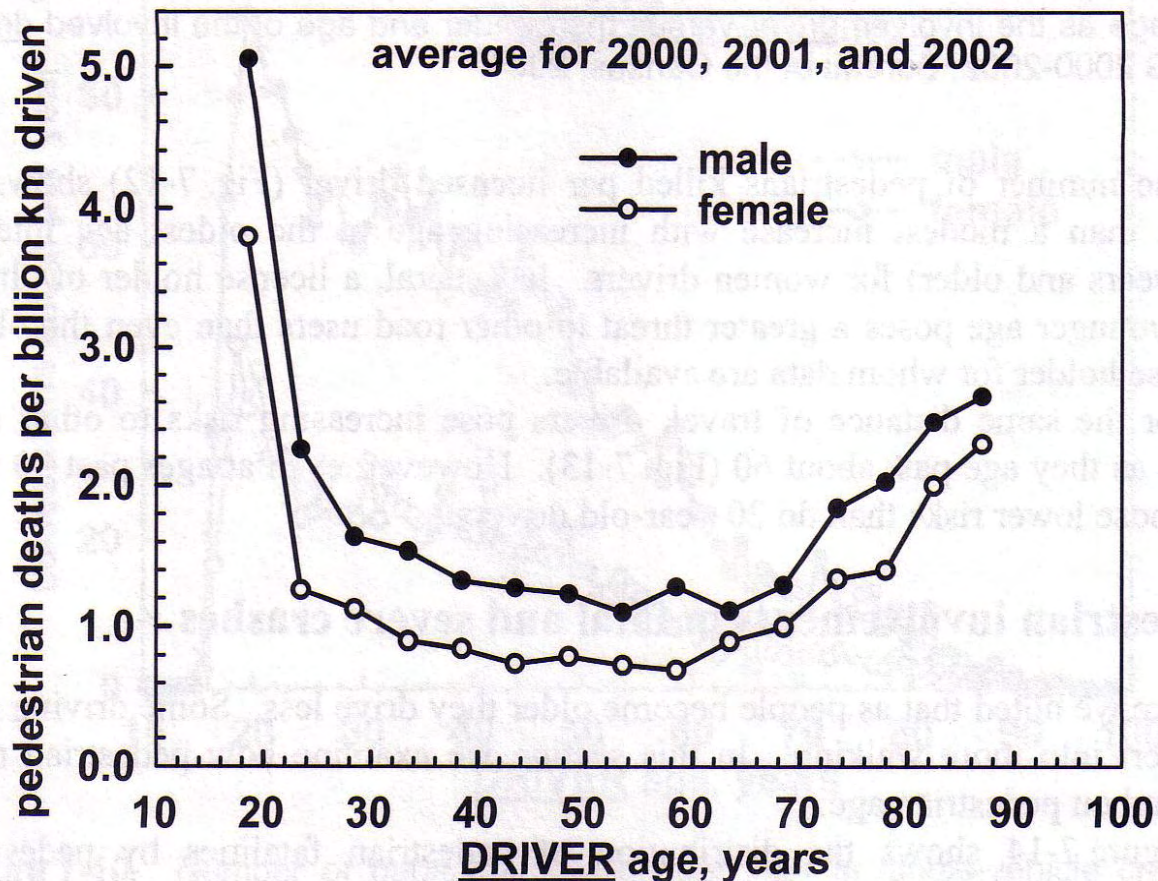
Wer stirbt bei Unfällen, an denen Senioren als PW-Lenker beteiligt sind?

Anzahl Getöteter bei Unfällen mit PW-Lenkern im Alter 70+, 1992-2006

	Seniorenlenker	Mitfahrende	Motorisierte Kollisionsgegner	Nicht motorisierte Kollisionsgegner	Total der Opfer bei Seniorenunfällen
bis 17	0	1	9	15	25
18-24	0	0	21	1	22
25-44	0	4	56	9	69
45-64	0	6	26	20	52
65-69	0	11	6	4	21
70+	340	93	11	66	510
Total	340	115	129	115	699

Rate getöteter Fussgänger pro eine Milliarde Fahrzeugkilometer in Abhängigkeit vom Alter des Lenkers

(Evans, 2004, S. 158)



Wer ist schuld an einem tödlichen Unfall?

(Williams & Shabanova, 2003)

<input type="checkbox"/> 40 bis 49 Jahre:	36 %
<input type="checkbox"/> 50 bis 59 Jahre:	36 %
<input type="checkbox"/> 60 bis 69 Jahre:	43 %
<input type="checkbox"/> 70 bis 74 Jahre:	56 %
<input type="checkbox"/> 75 bis 79 Jahre:	67 %
<input type="checkbox"/> 80 bis 84 Jahre:	77 %
<input type="checkbox"/> Ab 85 Jahren:	83 %

Zusammenfassung Todesfälle

- Von 1992–2004 sind 8'795 Personen im Strassenverkehr gestorben
- Bei 699 der Todesfälle war ein Senior als Personewagenlenker beteiligt
- 359 der Getöteten waren andere Personen als der Seniorenlenker selber (entsprechend 24 Personen pro Jahr)

Unfalltypen (nur mit Todesfällen) mit grossem Unterschied zwischen Lenkern 70 und älter versus bis 70 Jahre

- Frontale Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen (kein Überholmanöver) 17.0 % vs. 12.6 %
- Unfälle beim Richtungswechsel (mit Abbiegen) nach links mit querendem Fahrzeug 10.8 % vs. 4.0 %
- Unfälle beim Queren von links 4.5 % vs. 2.0 %
- Unfälle beim Queren von rechts 4.0 % vs. 1.9 %

Prozentuale Häufigkeit von Mängeln, die bei Lenkern unter 70 Jahren anteilmässig öfter genannt werden als bei Lenkern, die 70-jährig u. älter sind (sortiert nach Grösse der prozentualen Differenz)

Beschreibung des Mangels	70+	jünger als 70 Jahre	Differenz
Einwirkung von Alkohol (Verdacht)	5.1	27.7	22.6
Geschwindigkeit: Nichtanpassen an die Linienführung	7.4	25.6	18.2
Geschwindigkeit: Überschreiten der gesetzlichen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit	1.3	16.7	15.4
Geschwindigkeit: Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse	5.3	16.6	11.3
Mangelnde Fahrpraxis	0.0	4.2	4.2
Einwirkung von Drogen	0.0	3.3	3.3
Geschwindigkeit: Anderes Fehlverhalten im Zusammenhang mit Geschwindigkeit	0.8	3.8	3.0

Prozentuale Häufigkeit von Mängeln, die bei Lenkern ab 70 Jahren anteilmässig öfter genannt werden als bei Lenkern unter 70 Jahren (sortiert nach Grösse der prozentualen Differenz)

Beschreibung des Mangels	70+	jünger als 70 Jahre	Differenz
Missachten des Vortritts mit fester Signalisation (Stopp, kein Vortritt)	18.9	3.6	15.3
Momentane Unaufmerksamkeit	21.5	13.6	7.9
Anderer Einflussfaktor aus medizinischer Sicht	7.2	1.6	5.6
Missachten des Vortritts beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	4.8	0.8	4.0
Vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren	7.2	4.0	3.1
Anderer (Fahrzeug-)Bedienungsfehler	4.0	1.2	2.8
Momentaner Schwächezustand (z. B. Übermüdung)	10.9	8.5	2.4
Missachten des Vortritts bei Ausfahrt	2.4	0.4	2.0

Kompensationsmöglichkeiten

Anpassungen von Senioren an ihre Schwächen:

- Sie fahren insgesamt weniger als die jungen Lenker
- Sie fahren weniger zu den Hauptverkehrszeiten
- Sie fahren weniger schnell
- Sie vermeiden Fahrten bei Dunkelheit

Fazit: Massnahmen für die Sicherheit von Senioren als Lenker im Strassenverkehr

- ❑ Strassenbauliche Änderungen – v.a. mehr Kreisel, mehr bauliche Fahrtrichtungstrennung ausserorts
- ❑ Medikamenteneinnahme besser kontrollieren
- ❑ Senioren sollte eher moderne Fahrzeuge fahren, die mit den neuesten Sicherheitsausrüstungen ausgestattet sind
- ❑ Die Wirksamkeit von Kursen für Senioren ist wissenschaftlich bisher nicht belegt

Die gute Nachricht: Die Senioren werden immer besser!

