

# Hochbetagte Autofahrerinnen und Autofahrer in Senioreneinrichtungen

## Lebensqualität, Autonomie und belastende Herausforderungen<sup>1</sup>

Stefan Arend und Imke Finze

Im Zuge des demografischen Wandels rücken die Fragestellungen und Herausforderungen einer Gesellschaft, in der immer mehr Menschen ein hohes Alter erreichen, deutlicher als je zuvor in den Fokus öffentlicher Diskurse. Es setzt sich die Erkenntnis durch, dass nicht nur die sozialen Sicherungssysteme, insbesondere die Sozialversicherungen davon betroffen sind, sondern alle gesellschaftlichen Bereiche tiefgreifende Veränderungen erfahren. Dabei gewinnt auch das Thema Mobilität an Bedeutung, vor allem in Bezug auf die Kfz-Nutzung. Wie mobil kann und muss eine Gesellschaft des langen Lebens sein? Welche Bedeutung hat die private, selbstständige Nutzung eines Kfz für ältere und alte Menschen? Was muss unternommen werden, um die Kfz-Nutzung auch im hohen Alter sicherzustellen? Wo sind Grenzen der Kfz-Nutzung im Alter gesetzt? Diese Fragestellungen werden nicht nur von den Experten der Verkehrssicherheit aufgeworfen, im Hinblick auf Fahreignung und Verkehrsmedizin, sondern auch von der Gerontologie und Geriatrie. Untersuchungen zur Kfz-Nutzung von hochbetagten Fahrerinnen und Fahrern (ab einem Lebensalter von über 80 Jahren) sind allerdings noch sehr selten. Erstmals werden mit der vorliegenden Erhebung hochbetagte Bewohnerinnen und Bewohner von Senioreneinrichtungen, die noch ein eigenes Kfz besitzen und nutzen, in den Blick genommen: Sie fühlen sich nach eigenem Bekunden mehrheitlich den Herausforderungen des Straßenverkehrs gewachsen, nennen aber auch viele ganz konkrete Belastungen bei der Nutzung des Autos. Für die Teilnehmer der Studie ist die Nutzung des Kfz ganz offensichtlich ein Ausdruck von Autonomie und Selbstständigkeit. Sie würden sich daher auch für spezielle Schulungsangebote (z. B. Fahrsicherheitstraining) interessieren und daran teilnehmen, wenn diese Schulungen auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten wären.

### Quality of life and autonomy. Elderly drivers in retirement facilities

In the course of demographic change, the issues and challenges of an ageing society, in which more and more people reach old age, are becoming more apparent than ever before and are in the focus of public discourse. The realization is that demographic change not only affects social security systems, especially social insurance, but also causes profound changes in all areas of society. At the same time, the subject of mobility, especially road traffic and vehicle use, is gaining in importance. How mobile can and must be a society of long life? What significance does private, independent use of a car have for both older and old people? What needs to be done to ensure that the car can be used even in old age? What are the limits of car use in old age? These questions are not only raised by the experts in traffic safety, fitness to drive and traffic medicine, but also in gerontology and geriatrics. However, studies on the use of cars by elderly drivers (beyond the age of 80 years) are still very rare. For the first time, the present survey focuses on elderly people living in old people's homes who still own and use their own car: they feel that they are mostly facing the challenges of road traffic, but mention many very specific burdens on using the car. For the participants in the study, the use of the car is an expression of autonomy and independence. They would therefore also be interested in or participate in special training courses tailored to their specific needs.

#### ■ Dokumentation

Arend, S.; Finze, I.: Hochbetagte Autofahrerinnen und Autofahrer in Senioreneinrichtungen, Z. f. Verkehrssicherheit 65, (2019) Nr. 3, S. 194

#### ■ Schlagwörter

Senioren, Kfz, Hochbetagte Kfz-Nutzer in Senioreneinrichtungen, Selbsteinschätzung und Selbstwahrnehmung, Herausforderungen Straßenverkehr, Fahrtraining für Hochbetagte

## 1 Einleitung

Insbesondere durch die Generali-Altersstudien 2013 und 2017<sup>2</sup> wissen wir, dass immer mehr hochbetagte<sup>3</sup> Menschen jenseits von 80 Lebensjahren (noch) ein eigenes Kfz besitzen und auch nutzen. Sie nehmen mehr oder minder regelmäßig am Straßenverkehr teil, und ihre Anzahl ist in den vergangenen Jahren rasant angestiegen. Im Mehrjahresvergleich hält die Generali-Altersstudie 2017<sup>4</sup> fest, dass sich innerhalb der vergangenen 30 Jahre der Anteil älterer Autofahrer (ab einem Alter von 65 Jahren) in allen

<sup>1</sup> Erweiterte Fassung des Vortrags von Dr. Stefan Arend auf der 4. VDK-Tagung in Recklinghausen am 9.11.2018.

<sup>2</sup> Wie ältere Menschen in Deutschland leben und denken: Generali-Altersstudien 2013 und 2017.

<sup>3</sup> Die Demografie sieht den Teil einer Bevölkerung als „hochbetagt“ bzw. „hochaltrig“ an, von dessen Gleichaltrigen bereits die Hälfte gestorben ist. Diesen hochbetagten/hochaltrigen Lebensabschnitt bezeichnet man auch als Viertes (4.) Alter – in deutlicher Abgrenzung zum Dritten (3.) Alter. Das hohe Alter wird heute als eine besondere Lebensphase mit besonderen Herausforderungen aber, auch Perspektiven verstanden. Siehe dazu insbesondere Kruse, A. 2017 und den Vierten Altenbericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Risiken, Lebensqualität und Versorgung Hochaltriger, 2002.

<sup>4</sup> Generali-Altersstudie 2017, S. 108.

Segmenten und Altersstufen vervielfacht hat, allerdings „bei den 80- bis 85-Jährigen ist der Anteil um mehr als das Zehnfache angestiegen. Aktuell ist der Anteil der 80- bis 85-jährigen Autofahrer größer als unter den 65- bis 69-Jährigen vor 30 Jahren.“ Immerhin geben 38 % der bei der Generali-Studie befragten 80- bis 85-Jährigen an, noch selbst Auto zu fahren, 65 % der Männer und 23 % der Frauen<sup>5</sup>. Bei der Erhebung zur Generali-Altersstudie 2013<sup>6</sup> gaben von den Befragten 80- bis 85-Jährigen, die ein Auto zur Verfügung haben, 23 % an, das Auto „(fast) täglich“ zu nutzen, 39 % mehrmals in der Woche, und lediglich 16 % antworteten, ein Auto zwar zu haben, es aber nicht (mehr) zu gebrauchen. Die Generali-Altersstudien zeigen eindrücklich, für viele vielleicht überraschend, dass die Nutzung eines (eigenen) Autos für hochbetagte Menschen heutzutage weitgehend eine Selbstverständlichkeit darstellt. Mobilität mit dem eigenen Kfz ist demnach auch und besonders für hochbetagte Menschen ein Stück weit Lebensqualität, sichert Selbstständigkeit und ist Ausdruck ihrer Autonomie. Denn das Auto wird – so die Studien – vor allem zum Einkaufen, für Fahrten zum Arzt, für soziale und kulturelle Aktivitäten und für die allgemeine Freizeitgestaltung genutzt.<sup>7</sup>

Diese durch die Studien festgestellte Selbstverständlichkeit der Nutzung eines Autos zeigt deutlich, dass das öffentliche Bild über die Lebensgestaltung im hohen Alter zurechtgerückt werden muss. Die immer noch weitverbreitete landläufige Vorstellung (gerade von Jüngeren), dass Menschen jenseits von 80 oder 85 Lebensjahren weitgehend ihre Selbstständigkeit und Autonomie eingebüßt haben und auf Unterstützung oder Hilfe angewiesen sind, ist in keiner Weise zutreffend. Überkommene Vorstellungen und Mutmaßungen, teils sogar hochbetagte Menschen diskriminierende Vorurteile weichen leider nur langsam neuen Erkenntnissen und den Tatsachen einer alternden Gesellschaft. Die Autoren der Heidelberger Hundertjährigen-Studie halten daher recht treffend fest:

„Hohes Alter wird im öffentlichen Diskurs häufig mit gesundheitlichen Einschränkungen, kognitiven Defiziten und Einsamkeit gleichgesetzt, obwohl bislang – weder national noch international – nur wenige empirische Untersuchungen über die tatsächliche Lebenssituation und den Gesundheitsstatus sehr alter Menschen zur Verfügung stehen. Diese negativen, von Stereotypen dominierten Altersbilder führen zu

Angeschriebene Bewohner	297
Rückantworten insgesamt	205 (69 %)
Ausgewertete Fragebögen	178 (60 %)
Bewohner mit eigenem Kfz (297 Stellplätze ./ 5 fremdgenutzte Stellplätze)	292
Bewohner mit eigenem Kfz (alle KWA-Bewohner n = 2.811)	10,38 %
Bewohner mit eigenem Kfz (Bewohner Wohnbereiche n = 2.023)	14,43 %

Tabelle 1: Statistische Angaben zur Befragung

Altersklassen in Jahren	Anzahl der Teilnehmer
unter 70	3
71-75	17
76-80	44
81-85	54
86-90	45
91-95	14
96 -	1

Tabelle 2: Altersverteilung der Studienteilnehmer

einer Fehleinschätzung der Bedarfe dieser Altersgruppe – z. B. im Hinblick auf Wohnformen und Unterstützung bei der Lebensführung.“<sup>8</sup>

Differenzierende Betrachtungen und eine Auseinandersetzung mit dem hohen Alter sind unumgänglich.<sup>9</sup> Denn bereits heute zählen sechs Millionen Menschen in Deutschland zur Bevölkerungsgruppe 80 +. Diese Zahl der Hochaltrigen wird nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bis zum Jahr 2050 auf dann 10 Millionen Menschen ansteigen. Diese demografische Entwicklung macht auch Antworten und Lösungsvorschläge in Sachen Mobilität zwingend erforderlich.<sup>10</sup>

Denn schon die heutigen Verkehrsverhältnisse stellen (neben den Fahranfängern und Ungeübten) so manchen hochbetagten Senioren vor große Herausforderungen.<sup>11</sup> Das Statistische Bundesamt hat unlängst offizielle Zahlen zu „Seniorenunfällen im Straßenverkehr“ vorgelegt. Demnach verunglückten 2016 insgesamt 1.049 Senioren (im Alter ab 65 Jahren) im Straßenverkehr.<sup>12</sup> Das waren 3,2 % mehr als im Vergleichsjahr 2015. Von allen Seniorenunfällen geschahen 47 % mit einem Kfz, 28 % mit dem Fahrrad. Zu den „TOP-3-Fehlverhalten“ der Senioren ermittelte das Statistische Bundesamt, dass 18 % der Unfälle auf eine Missachtung der Vorfahrt zurückzuführen waren, 17 % auf Fehler beim Wenden, Abbiegen, Rückwärtsfahren und Ein- und Anfah-

ren und 9 % resultierten daraus, dass der Abstand nicht eingehalten wurde.

Von daher keimen in regelmäßigen Abständen – ähnlich wie beim Streit um ein generelles Tempolimit auf bundesdeutschen Autobahnen – immer wieder die Diskussionen und Forderungen nach Altersbegrenzungen bei den Fahrerlaubnissen oder (verpflichtenden) Fahreignungsprüfungen ab einem bestimmten Alter auf. Dabei wird auch auf die Regelungen unserer Nachbarn verwiesen. Denn in der Tat gibt es zu diesen Fragestellungen eine durchaus differierende Gesetzeslage in Europa. Der deutsche Gesetzgeber setzt – im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern – nicht auf starre Altersgrenzen, sondern auf die Selbsteinschätzung der älteren Fahrer in Bezug auf ihre eigene Fahr-

<sup>5</sup> Generali-Altersstudie 2017, S. 109.

<sup>6</sup> Generali-Altersstudie 2013, S. 146.

<sup>7</sup> Siehe u. a. Generali-Altersstudie 2017, S. 101 ff.

<sup>8</sup> Jopp, D. S.; Rott, C.; Boerner, K.; Boch, K. und Kruse, A., S. 7.

<sup>9</sup> Siehe dazu u. a. Traufetter; Zimmerman (2018) und die Kölner Hochaltrigenstudie NRW80+.

<sup>10</sup> Unter der Vielzahl von Publikationen und Veröffentlichungen sei hier insbesondere auf die Initiative Deutschland mobil 2030, auf das Buch von Haverkamp, N.; Rudinger, G. (2016) und auf die Schrift Zukunft der Mobilität (2010) verwiesen.

<sup>11</sup> Vgl. zum aktuellen Forschungsstand vor allem Falckenstein, M.; Karthaus, M. (2017).

<sup>12</sup> Insgesamt gab es im Jahr 2016 3.206 Verkehrstote in Deutschland. Quelle: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Verkehrsunfaelle.html> (abgefragt am 23.12.2018).

Wagentyp	Männlich		weiblich		gesamt	
	Zahl	(%)	Zahl	(%)	Zahl	(%)
Kleinwagen	11	(11 %)	24	(31,2 %)	35	(19,6 %)
Mittelklasse	85	(84 %)	48	(62,3 %)	133	(74,6 %)
Oberklasse	5	(5 %)	5	(6,5 %)	10	(5,6 %)

Tabelle 3: Übersicht und Verteilung der Wagentypen nach Geschlecht in absoluten Zahlen und gerundeten %-Werten

Teilnehmer bis 84 Jahre	Männer	Frauen	(n = 107)
Antworten:			
Ja, immer	42	33	
Ja, meistens	15	16	
Eher nicht	0	1	
<hr/>			
Teilnehmer ab 85 Jahre	Männer	Frauen	(n = 71)
Antworten:			
Ja, immer	31	15	
Ja, meistens	10	10	
Eher nicht	3	2	
	(n = 101)	(n = 77)	

Tabelle 4: Selbsteinschätzung der Kompetenzen und Fähigkeiten nach Alter und Geschlecht

eignung: Wer sich mit seinem Kfz dem Straßenverkehr nicht mehr gewachsen fühlt, soll/ kann den Führerschein freiwillig zurückgeben. Einem amtlichen Entzug der Fahrerlaubnis sind derzeit in Deutschland enge Grenzen gesetzt: Er ist nur möglich nach einschlägigen Verstößen gegen gesetzliche Regelungen oder (deutlich komplizierter und nur in Ausnahmefällen) aufgrund kognitiver oder körperlicher Einschränkungen.

Auch Senioreneinrichtungen müssen sich verstärkt mit den Fragestellungen von Mobilität und Kfz-Nutzung auseinandersetzen. Immer mehr Bewohnerinnen und Bewohner verfügen beim Einzug in die Einrichtungen – auch entgegen landläufiger Meinung – noch über ein eigenes Kfz und nutzen das Fahrzeug weiterhin. Die Einrichtungen suchen deshalb nach Unterstützung und Beratung für ihre autofahrenden Bewohnerinnen und Bewohner; vor allem dann, wenn Mitarbeiter feststellen, dass die Nutzung des Kfz bei dem einen oder anderen Bewohner nicht mehr recht gelingen mag. KWA Kuratorium Wohnen im Alter hat sich daher die Aufgabe gestellt, eine Erhebung zur Kfz-Nutzung ihrer Bewohner durchzuführen, um den IST-Zustand zu erheben und daraus Aufgabenstellungen für die Zukunft abzuleiten. Ähnliche Untersuchungen in anderen Senioren-

einrichtungen sind bisher nicht bekannt.

## 2 KWA Kuratorium Wohnen im Alter

Die KWA Kuratorium Wohnen im Alter gemeinnützige Aktiengesellschaft (KWA gAG) wurde 1966 als Münchner Altenwohnstift e. V. von engagierten Bürgern mit der Zielsetzung gegründet, ihren Mitmenschen ein von Wertschätzung und weitestgehender Autonomie geprägtes Leben im Alter zu ermöglichen. Das KWA-Leistungsspektrum umfasst Angebote des Betreuten Wohnens, des Wohnens im Wohnstift sowie die Begleitung und Pflege in vollstationären Pflegeheimen. Ergänzt werden diese Angebote durch die KWA Klinik für Neurologische und Geriatrische Rehabilitation, das KWA Bildungszentrum, den KWA Club für das Betreute Wohnen zu Hause sowie durch KWA Reisen. Die KWA Wohn- und Pflegestifte sichern mit Dienstleistungen und Angeboten zum einen eine individuelle, zum anderen auch eine gemeinschaftsbezogene Lebensgestaltung – auch bei Pflegebedürftigkeit. Neben diesen Leistungen und Angeboten beteiligt sich KWA regelmäßig an diversen Forschungsvorhaben und engagiert sich in den vielfältigen Fragestellungen der Begleitung von

Menschen im hohen Alter.

Zum Zeitpunkt der Erhebung lebten insgesamt 2.811 Damen und Herren in den Einrichtungen von KWA: 2.023 in den Wohnbereichen, 788 in den vollstationären Pflegeeinrichtungen. Das Durchschnittsalter aller KWA-Bewohner lag zum Erhebungszeitraum bei 86,6 Jahren, eine Einrichtung wies ein Durchschnittsalter der Bewohner von 88,1 Jahren auf, das Haus mit den jüngsten Bewohnern errechnete ein Durchschnittsalter von 85 Jahren.

## 3 Kfz-Nutzung in den Einrichtungen von KWA

Im Rahmen einer standardisierten, anonymisierten Umfrage mittels Fragebogen, der 11 Fragen umfasste, wurden im Herbst 2018 (Stichtag für den Rücklauf war der 1.10.2018) alle 297 Bewohnerinnen und Bewohner der Einrichtungen von KWA angeschrieben, die einen Kfz-Stellplatz in der Einrichtung, in der sie leben, angemietet haben. Dabei wurde davon ausgegangen, dass alle Personen, die einen Stellplatz angemietet haben, auch über ein Kfz verfügen.

In die Auswertung wurden von den insgesamt 205 Rückmeldungen die Antworten der Bewohner einbezogen, die angegeben haben, den Stellplatz für das eigene Kfz zu nutzen. Denn es stellte sich heraus, dass einige Bewohner beispielsweise den Stellplatz für Angehörige gemietet haben, die regelmäßig zu Besuch kommen, oder den Stellplatz für andere Zwecke nutzen (n = 5). Bewohnerinnen und Bewohner, die ein Kfz besitzen, aber keinen Stellplatz angemietet haben, wurden nicht ermittelt. Zudem wurden nur die Fragebögen für die Auswertung berücksichtigt, bei denen die Fragen vollständig beantwortet und keine Doppelnennungen oder offensichtliche Fehlantworten festgestellt wurden (n = 178).

## 4 Erhebungsmethode und Fragebogen

Der für die Erhebung verwendete standardisierte Fragebogen bestand aus einem DIN-A4-Bogen und wies 11 Fragen auf, teils in geschlossener, teils in offener Form. Er wurde den Teilnehmern mit der Post übersandt und konnte in wenigen Minuten ausgefüllt werden. Mittels eines frankierten, neutralen Rückumschlags, der die Anonymität der Bewohnerinnen und Bewohner wahrte, war für alle eine Teilnahme an der

Befragung bequem und unkompliziert möglich. Die Fragen des Fragebogens bezogen sich auf:

- Personendaten (Alter, Geschlecht)
- Daten zum Kfz (Art, Alter)
- Nutzung des Kfz
- Bedeutung des Kfz im Zusammenhang mit Selbstständigkeit und Autonomie
- Bewertung der Anforderungen und Herausforderungen des heutigen Straßenverkehrs
- Einstellung zu einem professionellen Fahrsicherheitstraining

## 5 Ergebnisse

### 5.1 Geschlechter- und Altersverteilung

Bei den Teilnehmern der Studie fiel die Geschlechterverteilung von 57 % Männern (n = 101 Teilnehmer) und 43 % Frauen (n = 77 Teilnehmerinnen) auf. Dies ist deswegen bemerkenswert, da die Geschlechterverteilung bezogen auf alle Bewohner der KWA-Einrichtungen bei 27 % Männer und 73 % Frauen liegt. Die Kfz-Nutzung in den KWA-Einrichtungen ist also „männlich dominiert“, denn ihr Anteil an der Gesamt-Bewohnerschaft ist deutlich geringer.

Beim Alter der Teilnehmer ergab sich nachfolgendes Bild:

Die Altersspanne der Teilnehmer lag zwischen 67 und 96 Jahren. 64 Teilnehmer waren unter bzw. bis 80 Jahre alt, 114 über 80 Jahre, davon 60 Teilnehmer über 85 Jahre. 15 Teilnehmer wiesen sogar ein Lebensalter von über 90 Jahren auf. Das Durchschnittsalter aller Teilnehmer an der Studie lag bei 82,8 Jahren, das Durchschnittsalter der Frauen bei 82,3 Jahren, das der Männer bei 83,2 Jahren. Mit Blick auf das Durchschnittsalter aller KWA-Bewohner (86,6 Jahre) sind es also eher die „Jüngeren“ in den Einrichtungen, die noch ein Kfz besitzen und nutzen. Wobei die Anzahl der ältesten Fahrer jenseits von 90 Jahren (n = 15) bei der Auswertung dann doch überraschte.

### 5.2 Angaben zum Kfz

Zum eigenen Kfz gaben 74,6 % an, dass es sich um ein Fahrzeug der Mittelklasse handelt, 19,6 % entschieden sich für die Angabe „Kleinwagen“ und 5,6 % der Teilnehmer ordneten ihr Fahrzeug der Oberklasse zu.

75 Teilnehmer meldeten, dass ihr Kfz älter

als 10 Jahre ist. 71 gaben ein Kfz-Alter von 4 bis 9 Jahren an und 32 Personen besaßen nach eigenen Angaben ein Auto, das mit 1 bis 3 Jahren noch recht neu war. Das „Durchschnittsalter“ der Kfz lag bei 9,3 Jahren. 13 Fahrzeuge waren 20 Jahre und älter, das älteste Kfz wies ein Alter von 28 Jahren (Baujahr 1990) auf. Interessant: Die Fahrzeuge der ältesten Teilnehmer an der Erhebung, also von den 15 Personen mit einem Alter von über 90 Jahren, wiesen mit 11,7 Jahren ein um über 2 Jahre höheres Durchschnittsalter auf als der Durchschnittswert aller Fahrzeuge.

### 5.3 Angaben zur Teilnahme am Straßenverkehr

Über 80 % der Studienteilnehmer nehmen schon seit vielen Jahrzehnten mit dem Kfz am Straßenverkehr teil. Sie machten in einem Lebensalter bis zu 30 Jahren ihren Führerschein bzw. gaben an, seitdem am Straßenverkehr teilzunehmen. 18,5 % gaben an, erst in einem Alter ab 31 Jahren ein Kfz zu nutzen, 5 % waren 41 Jahre und älter. Manche Teilnehmer haben offensichtlich erst recht spät einen Führerschein erworben, eine Bewohnerin nahm erstmals mit 71 Jahren aktiv am Straßenverkehr teil, eine andere mit 68 Jahren. Bildet man einen Durchschnittswert für alle Studienteilnehmer, dann kommt man auf knapp 60 Jahre (aktive) Erfahrung im Straßenverkehr. Dabei unterscheiden sich die Werte für die Frauen und die Männer. Im Durchschnitt verfügen die Männer über ca. 6 Jahre mehr an Erfahrung bzw. haben früher als die Frauen ihren Führerschein gemacht.

Von den Befragten nutzten 62,8 % ihr Fahrzeug „mehrfach in der Woche“, 12,3 % „täglich“ und 9,5 % „durchschnittlich einmal in der Woche“. 83 % der Teilnehmer bejahten die Fragestellung, dass der Besitz und die Nutzung eines Kfz ein „Zeichen von Selbstständigkeit und Autonomie“ darstellt.

### 5.4 Angaben zu den Herausforderungen des Straßenverkehrs

Die Frage „Fühlen Sie sich den Anforderungen und Herausforderungen des heutigen Straßenverkehrs gewachsen?“ bejahten

knapp 68 % der Teilnehmer (n = 121), 28,7 % (n = 51) antworteten auf die Frage mit „ja, meistens“, lediglich 3,3 % (n = 6) entschieden sich für die Antwortmöglichkeit „eher nicht“. Spiegelt man dieses Antwortverhalten mit dem Geschlecht und dem Alter, ergibt sich folgendes Bild:

Das Antwortverhalten lässt eine etwas stärker ausgeprägte selbstkritische Einschätzung der Frauen im Vergleich zu den Männern erahnen: 72 % der Männer (n = 73) antworteten mit „ja, immer“ auf die Frage, ob sie sich den Anforderungen und Herausforderungen des heutigen Straßenverkehrs gewachsen fühlen, bei den Frauen waren dies nur 62 % (n = 48).

Von den 15 ältesten Teilnehmern mit einem Alter von über 90 Jahren gaben 9 Personen (60 %) an, den Anforderungen und Herausforderungen gewachsen zu sein, 3 (20 %) „ja, meistens“ und ebenso 3 (20 %) Personen „eher nicht“.

Auf die konkrete Frage nach den persönlichen Belastungen des heutigen Straßenverkehrs nannten die Teilnehmer der Erhebung folgende Situationen, die sie belasteten:

Parkplatzsuche/Einparken	(n = 33)
Stau	(n = 14)
Rücksichtslosigkeit, Hektik, Egoismus, Unfreundlichkeit	(n = 13)
Fahren auf der Autobahn	(n = 9)
Schwerlastverkehr/ LKW-Verkehr	(n = 9)
Dunkelheit/Nachtfahrten	(n = 9)
hohe Verkehrsdichte	(n = 8)

Gleichzeitig schilderten die Teilnehmer belastende Erfahrungen und Wahrnehmungen, die in ihrer Persönlichkeit bzw. ihrer aktuellen Disposition begründet lagen, wie:

- Notwendigkeit blitzschneller Reaktionen,
- nachlassende Reaktion,
- Einschätzen der Verkehrslage,
- Blendlicht, grelle Sonne und
- langanhaltende Fahrten.

40 % der Studienteilnehmer (n = 71) würden – so die Antworten – an einem professionellen Fahrsicherheitstraining, das speziell für hochbetagte Senioren konzipiert wäre,

	Frauen (n = 77)	Männer (n = 101)	(n = 178)
Ja	29	42	(n = 71)
Vielleicht	38	33	(n = 71)
Nein	10	26	(n = 36)

Tabelle 5: Interesse an einem speziellen Fahrsicherheitstraining

teilnehmen. 40 % (n = 71) waren zurückhaltender und gaben „vielleicht“ an, lediglich 20 % (n = 36) lehnten für sich selbst ein solches Training ab, sie würden nicht teilnehmen.

## 6 Zusammenfassung und Ausblick

Allgemein kann festgestellt und unterstrichen werden, dass im Zuge des demografischen Wandels und der deutlichen Zunahme hochbetagter Menschen Mobilität und Mobilitätserhalt zentrale Themen in einer Gesellschaft des langen Lebens sind. Allerdings stehen insbesondere hochbetagte Menschen bisher nicht im Fokus öffentlicher Wahrnehmung und der Forschung, obwohl insbesondere die Zahl der hochbetagten Menschen, die ein eigenes Kfz besitzen und es auch nutzen, deutlich angestiegen ist. Spezielle Angebote für hochbetagte Menschen, wie z. B. Fahr(sicherheits)training, begleitetes Fahren und Programme, die auch mit gerontologischem Wissen untermauert wären, sind abgesehen von ganz wenigen Einzelinitiativen (bisher) unbekannt und konnten auch im Zuge einer parallel zur vorliegenden Untersuchung durchgeführten Online-Recherche nicht ermittelt werden.

Die Erhebung in den Einrichtungen von KWA ergab:

1. 14 % der (hochbetagten) Bewohnerinnen und Bewohner in den Wohnbereichen der KWA-Einrichtungen besitzen noch ein eigenes Kfz und nutzen es in der Regel mehrfach in der Woche.
2. Das Durchschnittsalter der Teilnehmer lag bei 82,8 Jahren, 15 Teilnehmer waren zum Erhebungszeitpunkt 90 Jahre und älter. Der älteste aktive Kfz-Nutzer in den KWA-Einrichtungen war 96 Jahre alt.
3. Der Besitz und die Nutzung eines Kfz haben für die Bewohnerinnen und Bewohner der Einrichtungen eine große Bedeutung: 83 % der Teilnehmer an der Studie bejahten die Fragestellung, dass ein Kfz zu besitzen und zu nutzen für sie persönlich ein Zeichen von Selbstständigkeit und Autonomie darstellt.
4. In der Regel und Mehrzahl handelt es sich bei den Autos – nach Einschätzung der Senioren – um sogenannte Mittelklassewagen. Die Fahrzeuge der Studienteilnehmer sind insgesamt überwiegend 10 Jahre und älter.

5. Die Fahrzeuge der Teilnehmer mit einem Alter über 90 Jahren weisen ein Durchschnittsalter von knapp 12 Jahren auf. Sie sind damit im Schnitt gut 2 Jahre älter als alle gemeldeten Fahrzeuge.
6. Das älteste gemeldete Fahrzeug der Studie hatte das Baujahr 1990. Sehr viele der verwendeten Fahrzeuge werden daher neue Sicherheitstechnik und Assistenzsysteme noch nicht aufweisen.
7. Die Befragten, die zum Teil seit vielen Jahrzehnten – durchschnittlich fast 60 Jahre – ein Kfz besitzen und nutzen, fühlen sich selbst zum ganz überwiegenden Teil den Herausforderungen des heutigen Straßenverkehrs gewachsen. Dabei sind die Frauen im Vergleich zu den Männern selbstkritischer und zurückhaltender, wenn es um die Selbsteinschätzung dieser Kompetenzen geht.
8. Die Teilnehmer benennen ganz konkrete Verkehrssituationen, die belastend für sie sind, und kennen ihre körperlichen und mentalen Einschränkungen.
9. Die weiblichen Teilnehmer an der Studie verfügen im Vergleich zu den Männern durchschnittlich über einige Jahre weniger Fahrpraxis bzw. haben offensichtlich deutlich später als die Männer ihren Führerschein erworben.
10. 40 % der Befragten würden an einem speziell auf sie zugeschnittenen Fahrsicherheitstraining teilnehmen, 40 % vielleicht; nur 20 % sind an einem solchen Training nicht interessiert.

### Danksagung

Die Autoren bedanken sich bei Fr. Dr. med. Sylvia Schick, Institut für Rechtsmedizin, LMU München, für die Unterstützung bei Datenaufbereitung und Auswertung.

### Literaturverzeichnis

- Falkenstein, M.; Karthaus, M. (2017): Fahreignung im höheren Lebensalter. Sensibilisierung – Erfassen – Fördern. Stuttgart (Kohlhammer)
- Generali Altersstudie 2013 (2012): Wie ältere Menschen leben, denken und sich engagieren. Generali Deutschland AG (Hrsg.), Frankfurt am Main
- Generali Altersstudie 2017 (2017): Wie ältere Menschen in Deutschland leben und denken. Generali Deutschland AG (Hrsg.), Berlin
- Haverkamp, N.; Rudinger, G. (2016): Mobilität 2013. Zukunftsszenarien für eine alternde Gesellschaft. Bielefeld
- Heenes, F.: Krank & zufrieden. Erfolgreiches Altern bei Hundertjährigen. Interview mit Prof. Dr. Daniela Jopp. In: ProAlter 04 / 2018, S. 28–30

Initiative Deutschland mobil 2030: <https://www.deutschland-mobil-2030.de/initiative.aspx> (abgerufen am 28.12.2018)

Jopp, D. S.; Rott, Ch.; Boerner, K.; Boch, K. und Kruse, A.: Zweite Heidelberger Hundertjährigen-Studie: Herausforderungen und Stärken des Lebens mit 100 Jahren – [https://www.gero.uni-heidelberg.de/md/gero/forschung/zweite\\_heidelberger\\_hundertjaehrigen\\_studie\\_2013.pdf](https://www.gero.uni-heidelberg.de/md/gero/forschung/zweite_heidelberger_hundertjaehrigen_studie_2013.pdf) (abgerufen am 28.12.2018)

Köln Hochaltrigenstudie:

<https://www.ceres.uni-koeln.de/forschung/nrw80/> (abgerufen am 27.12.2018)

[https://www.portal.uni-koeln.de/9015.html?&tx\\_news\\_pi1%5Bnews%5D=5059&tx\\_news\\_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx\\_news\\_pi1%5Baction%5D=detail&Hash=cb62c55ea68936b92266c996fb217603](https://www.portal.uni-koeln.de/9015.html?&tx_news_pi1%5Bnews%5D=5059&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&Hash=cb62c55ea68936b92266c996fb217603) (abgerufen am 28.12.2018)

Kraus, D.: Das Geheimnis gesunden Alterns. In: Ärzte Zeitung online 23.8.2018 17:02 – <https://www.aerztezeitung.de/panorama/article/969685/senioren-untersucht-geheimnis-gesunden-alters.html> (abgerufen am 28.12.2018)

Kruse, A. (2017): Lebensphase hohes Alter. Verletzlichkeit und Reise. Springer Verlag Berlin

Traufetter, G.; Zimmermann, F.: Das vierte Alter. Eine Studie räumt mit den Klischees über Deutschlands Hochbetagte auf. In: DER SPIEGEL Nr. 12, 2018, S. 70–71

Vierter Altenbericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Risiken, Lebensqualität und Versorgung Hochaltriger. Bonn / Berlin 2002. <https://www.bmfsfj.de/blob/94658/4a99f36664eba951dd911974f883b956/prm-21786-4--altenbericht-teil-i-data.pdf> (angerufen am 28.12.2018)

Wagner, M.; Rietz, C.; Kaspar, R.; Janhsen, A. u. a.: Quality of life of the very old. In: Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, published online 22 march 2017 (angerufen am 28.12.2018)

Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2030. Hrsg. vom Institut für Mobilitätsforschung, München (BMW Group). München 2010

### ■ Verfasser

**Dr. Stefan Arend**  
arend-stefan@kwa.de

**Imke Finze**  
finze-imke@kwa.de

**Anschrift**  
KWA Kuratorium Wohnen im Alter  
Biberger Straße 50  
82008 Unterhaching/München