

# Sicher Auto fahren im Alter: Die Männer können von den Frauen lernen



Bernhard Müller  
Dozent  
bernhard.mueller@bfh.ch

Kampagnen für sicheres Autofahren im Alter können bei den Einstellungen oder beim Verhalten der Autofahrerinnen und Autofahrer ansetzen. Eine Studie zeigt: Frauen und Männer müssen dabei unterschiedlich angesprochen werden, denn ihre Altersbilder unterscheiden sich deutlich.

Unter dem Titel «Routinier – Fahren mit Weitblick» lancierte der Automobilclub der Schweiz (ACS) im Jahr 2013 eine Informations- und Sensibilisierungskampagne. Ziel war die Förderung der Verkehrssicherheit von fahrzeuglenkenden Personen über 55 Jahren im Hinblick auf sicheres Fahren im Alter.

Eine Studie des Instituts Alter zeigte damals, dass ein Drittel der Befragten bis ins Alter von 75 Jahren selber Auto fahren möchte, die Hälfte der Befragten bis 85 und 16 Prozent bis 95. Der Wunsch nach Mobilität und Autonomie bis ins hohe Alter stand dabei im Vordergrund.

Im Jahr 2016 führte das Institut Alter im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit erneut eine Studie zur ACS-Kampagne durch. Anhand von geschlechtergetrennten Fokusgruppen sollten vertiefende Erkenntnisse über Einstellungs- und Verhaltensfaktoren von fahrzeuglenkenden Personen über 55 Jahre gewonnen werden. Dies um die verschiedenen Zielgruppen noch besser charakterisieren und präzisere Möglichkeiten für erfolversprechende Interventionen ausloten zu können.

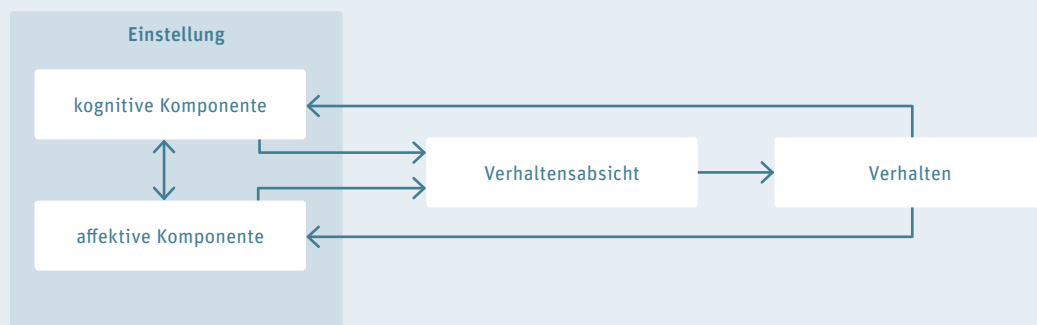
Die Fokusgruppen bestanden aus Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern im Alter von 58 bis 75 Jahren. Alle hatten in Hör- und Sehtests sowie im Fahrsimulator sehr gute Resultate erzielt.

## Die Einstellungen beeinflussen...

Die Studie stützt sich auf das Einstellungssystem von Trommsdorff (1998; vgl. Abbildung 1). Entscheidend für ein gewünschtes Verhalten, in diesem Fall sicheres Fahren im Alter, ist eine verbindliche Verhaltensabsicht. Diese kann nicht direkt beeinflusst werden, sondern nur indirekt über die Ausbildung von stark verankerten, sich wechselseitig beeinflussenden kognitiven (wissensbasierten) und affektiven (gefühlbezogenen) Komponenten der Einstellung einer Person zum Autofahren im Alter. Das Verhalten seinerseits wirkt direkt auf die Einstellung und indirekt auf die Verhaltensabsicht.

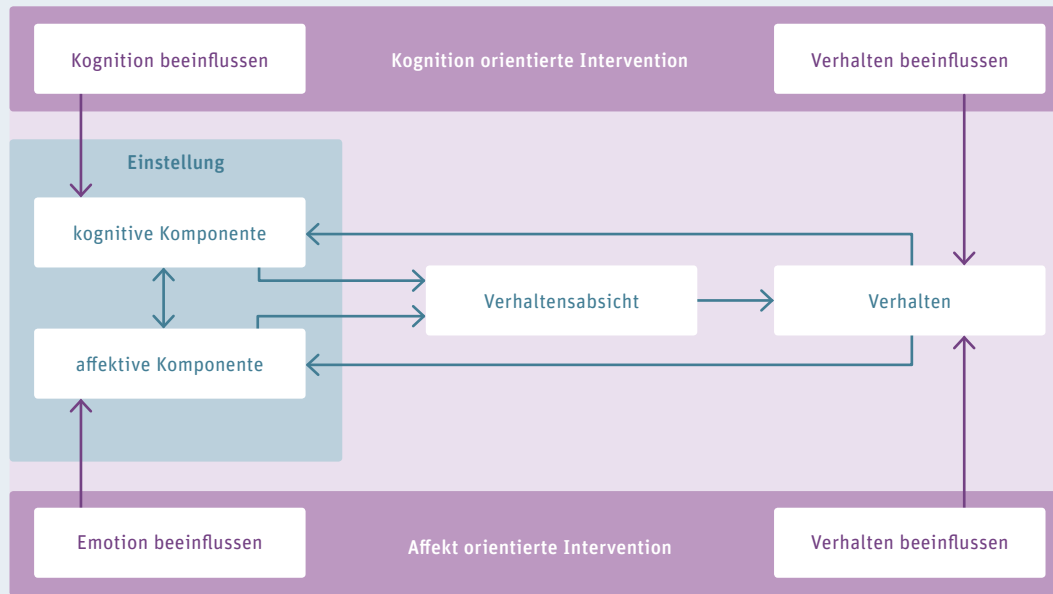
Eine auf sicheres Fahren im Alter ausgerichtete Sensibilisierungskampagne kann damit direkt an den zwei Ebenen der Einstellung ansetzen (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 1: Einstellungssystem nach Trommsdorff (1998)



Die Verhaltensabsicht wirkt direkt auf das Verhalten, kann aber nur indirekt über die Einstellung beeinflusst werden. Das Verhalten wiederum wirkt direkt auf die Einstellung und indirekt auf die Verhaltensabsicht.

Abbildung 2: Einflussmöglichkeiten durch Sensibilisierungskampagnen (Eigene Darstellung)



Sensibilisierungskampagnen können versuchen, die Einstellungen oder das Verhalten von Personen zu beeinflussen, jeweils kognitiv- oder affektiv-orientiert, also das Wissen oder die Emotionen betreffend.

Kognitionsbeeinflussende Interventionen zielen auf den Aufbau von Wissen, das Verstehen von Zusammenhängen (z.B. Fahrtheorie, neue Strassenverkehrsregelungen, Statistiken) und somit auf die Ausbildung von starken Überzeugungen. Informationsträger können zum Beispiel Broschüren, Schulungen, Verhaltensanleitungen oder auch Identifikationsfiguren der Zielgruppe sein.

Affektbeeinflussende Interventionen bedienen sich positiver oder negativer Emotionen, die bei der Zielperson unmittelbare Betroffenheit auslösen (z.B. Werbefilme, welche die Folgen von riskantem Fahren drastisch darstellen).

### ... oder das Verhalten beeinflussen

Interventionen, die beim Verhalten ansetzen, können auf indirektem Weg die Einstellung und somit die Verhaltensabsicht in die gewünschte Richtung beeinflussen, was letztlich eine längerfristige Veränderung des Verhaltens bewirken sollte. Ein Beispiel auf der kognitiven Ebene sind etwa Fahrstunden für korrektes Fahrverhalten im Kreisel.

Auf der affektiven Ebene können Verkehrstauglichkeitskurse (Antischleuderkurse, die Wirkung der physikalischen Kräfte auf den Bremsweg oder die Wucht eines Zusammenstosses erfahren) wirkungsvoll sein. Dadurch können die risikobehafteten Situationen und die damit verbundenen verkehrsgefährdenden Emotionen (Unsicherheit, Angst, Lähmung, Adrenalinkick) unmittelbar erfahren und reflektiert werden.

### Knackpunkt: dissonante Einstellungssysteme

Der Knackpunkt einer Sensibilisierungskampagne liegt in der subjektiven Einstellung einer Person zum

Thema Autofahren. Verstecken sich hier Widersprüche zwischen einzelnen Komponenten ihrer Einstellung oder zwischen der Einstellung und der Verhaltensabsicht oder dem Verhalten, so kann diese Dissonanz für die Person unangenehm sein. Sie wird versuchen, diese Widersprüchlichkeit zu vermindern oder zu beseitigen, indem sie neue, passendere Elemente ins Einstellungssystem einbaut.

Beispielsweise kann eine Kognition lauten «Autofahren im Alter ist für meine Autonomie, meine Mobilität und Unabhängigkeit sehr wichtig». Eine dissonante Kognition, also eine dazu widersprüchliche Einstellung, wäre «Ältere Autofahrer sind ein Risiko im Strassenverkehr». Diese unangenehme Dissonanz könnte die Person auflösen, indem sie folgende Kognition in ihr Einstellungssystem einfügt: «Sicher fahren hat nichts mit dem Alter zu tun, ich sehe auch viele junge Fahrer, die ein Verkehrsrisiko bedeuten».

### Defizitäres Altersbild der Fahrzeuglenker

Die befragten fahrzeuglenkenden Männer haben ein ausgesprochen defizitäres Altersbild: Alter bedeutet für sie Krankheit, Gebrechen, Abhängigkeit, geistiger Abbau, soziale Isolation und Abgabe des Fahrausweises. Es bildet einen wesentlichen Kontext für Dissonanzen in ihrem Einstellungs- und Verhaltenssystem zum Thema Autofahren im Alter.

Die befragten Männer beschreiben ältere Autofahrer als ängstliche, unsichere Langsamfahrer, die Kolonnenbildung und riskante Überholmanöver provozieren. Das passt nicht zur hohen subjektiven Bedeutung, die sie selbst dem Autofahren bis ins hohe Alter zuschreiben. Dieser Widerspruch wird aufgehoben, indem sich in ihrem Verständnis Alter nicht über eine bestimmte Anzahl ►

Jahre definiert. Entscheidend sei, dass man sich unabhängig vom eigentlichen Alter noch jung fühle. Damit zeigt sich eine Diskrepanz, die für Männer typisch ist: Die defizitären Alten sind die anderen, selbst fühlt man sich jung und gehört nicht dazu.

Beim eigenen Fahrverhalten schreiben sie sich eine hohe Toleranz gegenüber den im Strassenverkehr überforderten älteren Autofahrern zu. Ihr tatsächliches Verhalten besteht jedoch darin, diese möglichst schnell zu überholen.

Eine wesentliche Diskrepanz offenbart sich zwischen der Selbsteinschätzung des eigenen Fahrstils und demjenigen, den sie anderen Männern zuschreiben. Die generalisierende Aussage lautet, dass der Fahrstil der Männer riskant, aggressiv und rücksichtslos sei, was oft einhergehe mit Selbstüberschätzung. Der eigene Fahrstil wird jedoch als vorausschauend, sparsam, den Verhältnissen angepasst und doch zügig im Rahmen des Erlaubten beschrieben.

### Differenziertes Altersbild der Frauen

Auch die befragten Frauen deuten Alter zunächst negativ, allerdings mit dem wesentlichen Unterschied, dass sie dem Alter mit zusätzlichen Facetten eine differenziertere Wertung geben. Alter heisst für sie auch Reife, wird als etwas Schönes empfunden; man muss nicht, sondern darf. Die befragten Frauen anerkennen, dass die Auseinandersetzung mit eigenen Grenzen, notwendigen Anpassungen und der eigenen Sterblichkeit anstehen.

Bezüglich älterer Fahrzeuglenker im Strassenverkehr zeigen die Frauen die gleiche Widersprüchlichkeit wie die Männer. Sie schreiben sich Toleranz gegenüber den überforderten, ängstlichen Autofahrern zu, tatsächlich geht es im konkreten Verhalten aber darum, diese möglichst schnell zu überholen.

Die befragten Frauen beschreiben den Fahrstil von Frauen generell als rücksichtsvoller und überlegter. Sie sind sich der Gefahr des rascheren Ermüdens bewusst, sie fahren mit der Absicht, sich von Beginn an auf schnelle Reaktionen einzustellen und mit einer positiven Einstellung zu fahren. Auch wollen sie als Verkehrsteilnehmerin ein Vorbild sein. Ihr Fahrverhalten beschreiben sie übereinstimmend als vorausschauend, als ein Mitfliessen mit dem Verkehr. Eine geschlechtertypische Besonderheit zeichnet die befragten Frauen der Fokusgruppe aus: Sie zeigen Dankbarkeit für unfallfreies Fahren, erwähnen Schutzengel oder einen Talisman als wesentliche Faktoren für sicheres Fahren.

### Die Männer können von den Frauen lernen

Die Problematik der älteren Autofahrer im Strassenverkehr und damit die Notwendigkeit einer Sensibilisierungskampagne für sicheres Fahren im Alter sind offenkundig. Von beiden Fokusgruppen wird den älteren Autofahrern sicherheitsgefährdendes Fahrverhalten zugeschrieben, was negative Emotionen und riskante Überholmanöver der anderen Fahrzeuglenker provoziere.

Bei der Zielgruppe der männlichen Fahrzeuglenker ist zu beachten, dass sie sich nicht mit älteren Autofahrern identifiziert. Eine realistische Selbstwahrnehmung

mit dem Bewusstsein möglicher Grenzen kommt wenig zum Ausdruck, jedoch das Risiko zur Selbstüberschätzung verbunden mit einem eher aggressiven Fahrstil. Wichtig ist ihnen Kontinuität, weitermachen wie bisher. Aufgrund dieses Profils dürfte es angebracht sein, bei Fahrzeuglenkern vor allem bei affektiven Komponenten ihres Einstellungs- und Verhaltenssystems anzusetzen.

Anders zeigt sich das Profil der Fahrzeuglenkerinnen. Ihre Selbstwahrnehmung ist realistischer, sie sind sich eher bewusst, dass ihre Fähigkeiten abnehmen und Anpassungen im Verhalten notwendig sind. Das zeigt sich beispielsweise im rücksichtsvolleren Fahrstil, der ihnen übrigens auch von den Männern attestiert wird. Interventionen bei der Zielgruppe der Fahrzeuglenkerinnen können daher eher bei den kognitiven Bereichen ihres Einstellungs- und Verhaltenssystems ansetzen.

Entscheidende Grundlage ist ihr differenzierteres Altersbild. Weitermachen wie bisher ist keine Option. Verbunden mit der Einsicht, dass es eine Zeit ohne Fahrausweis geben wird, erkennen sie mit einer lösungsorientierten Haltung Handlungsspielräume für Neues. In diesem Sinne können älter werdende Fahrzeuglenker von älter werdenden Fahrzeuglenkerinnen lernen, wenn es um sicheres Fahren im Alter geht. ■

#### Literatur:

- Müller, Bernhard, Bennett, Jonathan, Neuenschwander, Cécile (2013). *Evaluation des Pilotprojekts des Automobilclubs der Schweiz zur Förderung der Verkehrssicherheit von fahrzeuglenkenden Personen über 55 Jahren*. Bern: Berner Fachhochschule, Institut Alter.
- Müller, Bernhard, Bennett, Jonathan, Neuenschwander, Cécile (2016). *Förderung des sicheren Fahrverhaltens im Alter: Einstellungs- und Verhaltensfaktoren für Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker ab 55 Jahren*. Bern: Berner Fachhochschule, Institut Alter.
- Trommsdorff, Volker (1998). *Konsumentenverhalten*. Stuttgart: Kohlhammer.