



Braunschweiger Verkehrskolloquium

6. Mai 2010

Dr. phil. Sebastian Poschadel – Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund (IfADo)

**„Welche Möglichkeiten bieten (Auto-)Fahrtrainings für Menschen über 70?
Ergebnisse einer Fallkontrollstudie im Realverkehr und ein kleiner Ausblick“**

Abstract

Mit zunehmendem Alter lassen während des normalen Alternsprozesses kognitive, perzeptive und körperliche Fähigkeiten nach. Inzwischen ist allerdings gut belegt, dass kognitives Training von exekutiven Funktionen die kognitive Leistung älterer Menschen erheblich verbessern kann und auch das Gehirn älterer Menschen noch über eine erhebliche Plastizität verfügt.

Bei kognitiven Trainings zu exekutiven Funktionen konnten gesunde 70-Jährige bei Multitasking-Aufgaben am Computer nach intensivem Training die gleichen Leistungen erreichen wie untrainierte jüngere Teilnehmer.

Derzeit ist allerdings unbekannt, ob sich diese Ergebnisse auch auf Fahrtrainings von älteren Menschen im Straßenverkehr übertragen lassen:

Autofahren ist eine typische Mehrfachaufgabe, an der viele exekutive Prozesse beteiligt sind.

Im Straßenverkehr - beim Autofahren - sind Ältere in Unfallstatistiken als Fahrer zwar (noch) deutlich unterrepräsentiert (bis 75 Jahre); aber wenn sie an Unfällen beteiligt sind, sind dies oft „typische“ Unfallsituationen an Kreuzung und beim Linksabbiegen, also Situationen, für die vor allem exekutive Funktionen benötigt werden (parallele Informationsaufnahme, Mehrfachtigkeit, Zeitdruck). Der Anteil älterer Fahrer wird im Straßenverkehr nach derzeitigen Schätzungen erheblich zunehmen, sodass davon ausgegangen werden muss, dass auch die Unfallhäufigkeit dieser Altersgruppe zunehmen wird (ein Trend, der sich in den letzten Jahren bereits andeutet).

In dem Forschungsprojekt wurde deshalb im Realverkehr unter Kontrollgruppenbedingungen (Fahrer nach Alter / Geschlecht, jährliche Fahrleistung parallelisiert) untersucht, ob durch ein Training (15 Stunden) schwieriger und komplexer Fahraufgaben die Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (70 Jahre und älter) grundsätzlich erhöht werden kann.

Erste Ergebnisse zeigen, dass trotz eines Ceiling-Effekts durch die Selbstselektion der Stichprobe die Wirksamkeit eines solchen Trainings belegt werden kann. Es kann vermutet werden, dass sich bei älteren Verkehrsteilnehmern mit schlechteren Fahrleistungen (performance) noch stärkere Effekte erzielen lassen.