

Mobilität im Alter

Arnd Florack
Susanne Leder
Martin Söllner
Klaus Brandenstein
Tina Gehlert

Mobilität im Alter

Univ.-Prof. Dr. Arnd Florack
Dr. Susanne Leder
Mag. Martin Söllner
Klaus Brandenstein
Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

Internet: www.udv.de

Facebook: www.facebook.com/unfallforschung

Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)

YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

ISBN-Nr.: 978-3-939163-63-3

Redaktion: Klaus Brandenstein, Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Bildnachweis: Fragebögen - fotolia.de © Kurhan-Fotolia.com, UDV
und siehe Quellenangaben

Erschienen: 10/2015

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Mobilität im Alter

bearbeitet durch:

Universität Wien und Zeppelin Universität

Univ.-Prof. Dr. Arnd Florack

Dr. Susanne Leder

Mag. Martin Söllner



universität
wien

zeppelin universität

zwischen
Wirtschaft Kultur Politik

Bei der UDV betreut von:

Klaus Brandenstein

Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Unfallforschung
der Versicherer 
 GDV

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	8
Tabellenverzeichnis	9
Abstract	11
Kurzfassung	13
1 Thema des Projektes	15
1.1 Theoretischer Rahmen und Forschungsfragen	15
1.2 Arbeitspakete	16
2 Arbeitspaket 1	18
2.1 Ergebnisse der Literaturrecherche	18
2.2 Aktuelle Daten zu Pkw-Bestand und Fahrzeugnutzung bei Älteren	18
2.3 Fahrverhalten und Gefährdungen bei Älteren	19
2.4 Maßnahmen zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit bei Älteren	20
2.5 Sensibilisierung von älteren Autofahrerinnen und Autofahrern für eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit	22
2.6 Ausgangspunkt für die Befragungen	23
2.7 Fokusgruppen	24
2.7.1 Stichprobe	24
2.7.2 Ablauf der Fokusgruppen	25
2.7.3 Kernergebnisse	25
3 Arbeitspaket 2	29
3.1 Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen	30
3.1.1 Zentrale Fragestellung	30
3.1.2 Stichprobe	30
3.1.3 Methode	31
3.1.4 Ergebnisse	31
3.2 Online-Befragung Angehöriger	38
3.2.1 Stichprobe	38
3.2.2 Methode	39
3.2.3 Ergebnisse	39
3.3 Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Telefon- und Onlinebefragung	44
4 Arbeitspaket 3 und 4	46
4.1 Vereinbarung von Zielen der Evaluation	46
4.1.1 Ebenen der Evaluationsziele	47
4.2 Evaluationsdesign	47

	6
4.2.1 Messzeitpunkte	47
4.2.2 Vorbereitung der Datenerhebung	48
4.2.3 Durchführung der Datenerhebung	49
4.3 Messinstrumente	49
4.3.1 Fragebogen T1 (vor der Veranstaltung)	49
4.3.1.1 Demografische Daten	49
4.3.1.2 Selbsteinschätzungen von Fahrleistung und Nutzung	50
4.3.1.3 Schutzmotivation	51
4.3.2 Fragebogen T2 (nach der Veranstaltung)	51
4.3.2.1 Ebene der Reaktion	51
4.3.2.2 Ebene des Lernens	51
4.3.2.3 Ebene der Intentionen – Bildung von Intentionen	52
4.3.3 Telefoninterview	53
4.3.3.1 Selbsteinschätzungen von Kompetenzsteigerungen	53
4.3.3.2 Ebene der Intentionen - Umsetzung von gebildeten Intentionen	54
4.3.4 Kurzfragebogen	54
4.4 Stichprobe	55
4.4.1 Teilnahme an einer „sicher mobil“-Veranstaltung	56
4.4.2 Verhalten im Straßenverkehr	57
4.4.3 Verbindliche Überprüfung der Fahrfähigkeit	60
4.4.4 Autofahren im Alter	60
4.4.5 Verzicht auf das Auto	61
4.5 Ergebnisse der Evaluation im Überblick	61
4.5.1 Evaluationsergebnisse auf den Erfolgsebenen	62
4.5.2 Evaluationsergebnisse auf der Ebene „Reaktion“	63
4.5.3 Evaluationsergebnisse auf der Ebene „Lernen“	64
4.5.3.1 Lerneffekte (Nutzen der Veranstaltung)	64
4.5.3.2 Beeinflussung der Schutzmotivation	65
4.5.4 Evaluationsergebnisse auf der Ebene „Intentionen“	67
4.5.5 Einflüsse auf die Bildung von Intentionen	73
5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	75
Literaturverzeichnis	78

Anhang	85
Anhang 1 – Fragebogen der Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen	85
Anhang 2 – Fragebogen der Onlinebefragung Angehöriger Thema: Ansprache älterer Menschen – insbesondere eigener Angehöriger – auf ihr Fahrverhalten	90
Anhang 3 – Fragebogen 1	94
Anhang 4 – Fragebogen 2	104
Anhang 5 – Telefoninterview	115
Anhang 6 – Kurzfragebogen (Nacherhebung)	124
Anhang 7 – Kurzfragebogen für Moderatoren	128
Anhang 8 – Ablaufplan zur Vorgabe der Fragebögen	130

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse aus den Fokusgruppen	26
Abbildung 2: Bevorzugte Ansprechpartner (nach der Fokusgruppe).....	28
Abbildung 3: Themen der Ansprache	32
Abbildung 4: Themen der Nicht-Ansprache.....	33
Abbildung 5: Themen der Ansprache	33
Abbildung 6: Ansprechpersonen.....	34
Abbildung 7: Akzeptierte Rat gebende Person.....	34
Abbildung 8: Einflussfaktoren der Offenheit für Feedback	35
Abbildung 9: Einflussfaktoren der Offenheit für Feedback und einer Pflichtberatung	36
Abbildung 10: Personen mit schwächer gewordener Fahrfähigkeit.....	40
Abbildung 11: Gründe für die Ansprache.....	40
Abbildung 12: Themen der Ansprache	41
Abbildung 13: Gründe für eine Nicht-Ansprache	41
Abbildung 14: Akzeptierte Rat gebende Personen	42
Abbildung 15: Pfadmodell zur Befragung der Angehörigen.....	42
Abbildung 16: Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse aus beiden Befragungen	44
Abbildung 17: Problemkreislauf der Ansprache.....	45
Abbildung 18: Messzeitpunkte	48
Abbildung 19: Fahrfähigkeiten im Vergleich zu anderen Autofahrern der Region	59
Abbildung 20: Fahrsicherheit unter schwierigen Bedingungen.....	59
Abbildung 21: Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse der Evaluation des "sicher mobil"- Programms	62
Abbildung 22: Beeinflussung der Schutzmotivation - Problembewusstsein	66
Abbildung 23: Beeinflussung der Schutzmotivation - Selbstrelevanz.....	67
Abbildung 24: Ergebnisse zur Umsetzung der intendierten Verhaltensänderungen	72
Abbildung 25: Einflussfaktoren auf die Intention, Inhalte aus dem Seminar umzusetzen	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele des Projekts	16
Tabelle 2: Kurzbeschreibung der Arbeitspakete	17
Tabelle 3: Basismodell.....	24
Tabelle 4: Demografische Daten – Fokusgruppen	25
Tabelle 5: Demografische Daten – Telefonbefragung	31
Tabelle 6: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Offenheit für Feedback.....	36
Tabelle 7: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Offenheit für Feedback und einer Pflichtberatung	37
Tabelle 8: Pflichtberatung	37
Tabelle 9: Demografische Daten – Online-Befragung	39
Tabelle 10: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Befragung der Angehörigen	43
Tabelle 11: Fragen zu demografischen Daten.....	50
Tabelle 12: Fragen zu Selbsteinschätzungen von Fahrleistung und Nutzung.....	50
Tabelle 13: Fragen zur Schutzmotivation	51
Tabelle 14: Fragen zur Reaktion nach der Veranstaltung	51
Tabelle 15: Fragen zu Lerneffekten in der Selbsteinschätzung.....	52
Tabelle 16: Fragen zur Bildung von Intentionen	52
Tabelle 17: Fragen zu weiteren Variablen	53
Tabelle 18: Fragen zu Selbsteinschätzungen von Kompetenzsteigerungen	53
Tabelle 19: Intentionen – Umsetzung von gebildeten Intentionen.....	54
Tabelle 20: Demografische Daten von Probanden die an T1 und T2 teilgenommen haben	56
Tabelle 21: Teilnahme an einer „sicher mobil“-Veranstaltung	57
Tabelle 22: Verhalten im Straßenverkehr	58
Tabelle 23: Orte zu denen in einer durchschnittlichen Woche gefahren wird – Anzahl pro Woche / Kilometer vom Wohnort entfernt.....	60
Tabelle 24: Verbindliche Überprüfung der Fahrfähigkeit	60
Tabelle 25: Verzicht auf das Auto	61
Tabelle 26: Ergebnisse auf den Erfolgsebenen nach Altersgruppen.....	63
Tabelle 27: Ergebnisse auf den Erfolgsebenen nach Geschlecht	63

Tabelle 28: Ergebnisse auf der Ebene "Reaktion"	63
Tabelle 29: Ergebnisse auf der Ebene "Lernen": Lerneffekte	64
Tabelle 30: Ergebnisse auf der Ebene "Intentionen"	67
Tabelle 31: Nennungen von konkreten geplanten Veränderungen (T2).....	68
Tabelle 32: Umsetzung der Intentionen: Schwierigkeit und Motivation	69
Tabelle 33: Geplante Veränderung nach Veranstaltungsbesuch (T3).....	70
Tabelle 34: Nennungen von konkreten geplanten Veränderungen (T3).....	71
Tabelle 35: Schweregrad der Umsetzung der angestrebten Veränderungen	72
Tabelle 36: Sicheres Autofahren durch „sicher mobil“-Veranstaltung	73
Tabelle 37: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zu den Einflussfaktoren auf die Intentionsbildung ..	74

Abstract

The opportunity to drive is very important for many elderly. However, driving in older ages can also be a challenge, mainly due to physical constraints and declining cognitive abilities. Even though higher risks for accidents are associated with young drivers, the risk increases again in older age. Research has shown that many older drivers respond to their perceived limitations, in that they, for example, avoid driving under difficult conditions, such as driving in the dark or during bad weather. Despite the fact that older drivers try to self-regulate some of the most evident dangerous aspects of their driving behavior, it is important that they receive a feedback regarding their driving. However, the question who provides the feedback and who gives valuable indications for self-regulated driving behavior remains open. How should we talk to older drivers about their regulation of driving behavior, about when to stop and about alternative means of mobility?

A research project on this topic was carried out on behalf of the German Accident Research (UDV) by the Zeppelin University in cooperation with the University of Vienna in the time period between July 2012 and June 2015. The project consisted of three goals: First, we investigated whether the older drivers had been directly approached in order to talk ("direct approach") about their driving limitations and if so, by whom. Simultaneously we were interested in, who (which authority / persona) would older drivers prefer to talk to about their driving behavior. Second, we aimed to identify the relevant factors that facilitate or hinder openness to receive and provide feedback on driving skills. Third, the goal of the project was to investigate whether the program „Sicher mobil“ can be seen as an appropriate communication platform for effective support for creating behavioral intentions to change driving behavior of older drivers.

In line with our predefined project goals and accompanying research questions, we conducted focus group interviews (n = 54) and telephone interviews (n = 305) with elderly people and online interviews with relatives (n = 106). All methods used for data collections were chosen on basis of comprehensive literature review. In addition, we conducted a multi-dimensional evaluation of the program „Sicher mobil“ which targets drivers from the age of 50. Within this program the participants receive guidance of a trained moderator while exchanging views and ideas on issues about road safety and developing possible courses of action that will help them to cope with future challenges concerning their mobility.

The focus group interviews and the interviews with elderly drivers and their relatives both revealed that the respondents found the self-regulation of driving skills in old age to be a highly relevant issue. Additionally, many respondents mentioned situations in which they experienced evident risks related to driving behavior of older drivers. Furthermore, the survey showed that in those cases where a direct approach - although rarely - took place, elderly demonstrated major barriers to discuss these risks. Older people indicated doctors and relatives to be the most preferable discussion partners on this topic. Interestingly, they received feedback only seldom from those favorable persons (with exception of two ophthalmologists).

In order to identify relevant factors explaining the variations in "openness to feedback" about the driving behavior of elderly drivers, the survey data were analyzed using structural equation modeling. We found that particularly those people who possess a positive image of aging also show higher willingness to provide feedback on declining driving skills of an elderly. This finding might have occurred due to the association between positive image of aging and the expectation that such feedback can lead to improved self-regulation. On the other side, the factors that hinder providing feedback are: emotional barriers, fear of hurting the concerned person and a view that the elderly think that they can assess their own driving abilities in a sufficient manner.

Nevertheless, this openness to feedback can be promoted with the direct approach as well as with the positive image of aging. Importantly, an openness to feedback in elderly drivers increases if a) the problem of declining driving skills is principally recognized, b) they show sensitivity for their own age-related loss of performance, c) improvements are considered to be feasible and, d) alternatives to car mobility are taken into account. Together, these mentioned factors show a pattern that reflects numerous components of the protection motivation theory, which is very well researched in the psychological field of health prevention. This theory is based on the assumption that educational measures have a greater success if those involved a) are made aware of the problem, b) are aware that they may be affected themselves, and c) see opportunities to respond.

Further, we investigated whether the program „Sicher mobil“ represents an appropriate communication platform to increase awareness of the issue of declining driving skills and above all to promote related self-regulatory practices among elderly drivers. This program has been selected because it can effectively bypass those factors restricting the application of direct approach, namely by creating a positive atmosphere where the participants take initiative and other enabling factors are provided. According to the objectives of the program the participants should a) be made aware of issues, b) talk about challenges concerning themselves, and c) take part in demonstrations of alternatives in mobility. The evaluation of this program was mainly concerned with whether a direct approach takes place in a pleasant setting and motivates for further participations (Level: Reaction), learning effects arise among participants (Level: Learning), and behavioral intentions were formulated and remembered afterwards. (Level: Behavioral intentions). We evaluated the program in surveys conducted before participating, few days after participation, and several months after participating.

The evaluation results of the program „Sicher mobil“ clearly show that direct approach took place in a very positive framework and potential negative effects did not occur. The results consistently show that the participants report high levels of satisfaction with the learning effects. Most importantly the participants were able to name the formed behavioral intentions days, some of them even a month, after their participation and were further motivated to implement them in daily life. On the other hand, the level of awareness of personal decline in driving skills and the self-relevance of the topic did not change after participation. Rather, the participants demonstrated high awareness and high attention to changes with regards to their driving skills. Therefore the reported results are limited to those individuals who already have a high protection motivation.

Future research should investigate the question whether fostering a general positive image of aging may increase the willingness to participate in programs similar to "Sicher mobil". The present results illustrate that such programs deliver a positive framework for addressing the issue of self-regulation of elderly drivers. This is because it seems that major barriers regarding the communication of this topic complicate a direct approach of this issue in a close dialogue. An essential task for future research is to show the effects of such programs on a behavioral level. Beside an implementation of learned contents in daily life, it is in our view particularly important to investigate whether we can create general awareness about the issue of declining driving skills that is necessary for applying alternatives to the car in a creative manner.

Kurzfassung

Automobilität ist auch im hohen Lebensalter für viele Menschen von großer Bedeutung. Sie birgt aber auf Grund physischer Einschränkungen und nachlassender kognitiver Fähigkeiten auch Risiken. Tatsächlich steigt das Unfallrisiko pro gefahrenen Kilometer im höheren Lebensalter mit zunehmendem Alter wieder, nachdem sonst eher bei jüngeren AutofahrerInnen ein höheres Unfallrisiko verzeichnet wird. Forschungsarbeiten belegen, dass viele ältere Menschen auf die wahrgenommenen Einschränkungen reagieren und beispielsweise Fahrten bei schlechter Sicht oder schlechtem Wetter meiden. Eine wichtige Frage ist aber, von wem ältere Menschen eine Rückmeldung zu ihrem Fahrverhalten und Hinweise zu einer möglichen Selbstregulation des Fahrverhaltens bis zur Nutzung von Alternativen zur Automobilität erhalten.

Im Auftrag des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) führte die Zeppelin Universität in Kooperation mit der Universität Wien von Juli 2012 bis Juni 2015 ein Forschungsprojekt zu dieser Frage durch. Das Projekt hatte drei wesentliche Ziele. Erstens war es Ziel des Projektes zu untersuchen, ob ältere AutofahrerInnen auf Einschränkungen der Fahrfähigkeiten angesprochen werden und wenn ja, von wem das Thema angesprochen wird und von wem ältere Menschen, sich eine Ansprache wünschen. Zweitens war es das Ziel, Faktoren zu identifizieren, die eine Ansprache und auch die Offenheit gegenüber einem Feedback zu den Fahrfähigkeiten begünstigen oder behindern. Drittens war es Ziel des Projektes zu untersuchen, ob das Seminarprogramm „sicher mobil“ eine Form der Ansprache ist, die von den älteren TeilnehmerInnen als angemessen empfunden wird und die zur Bildung von Verhaltensintentionen führt.

Zur Untersuchung der aus den Projektzielen resultierenden Forschungsfragen wurden nach einer umfassenden Sichtung der Literatur Fokusgruppen mit älteren Menschen ($n = 54$), eine Telefonbefragung mit älteren Menschen ($n = 305$) und eine Onlinebefragung mit Angehörigen ($n = 106$) durchgeführt. Darüber hinaus wurde eine mehrstufige Evaluation des Programms „sicher mobil“ durchgeführt. „Sicher mobil“ ist ein Programm für ältere VerkehrsteilnehmerInnen ab ca. 50 Jahre. In diesem Programm tauschen sich die TeilnehmerInnen unter Anleitung eines geschulten Moderators zu Fragen der Verkehrsicherheit aus und entwickeln neue Handlungsmöglichkeiten, die ihnen helfen sollen, zukünftige Herausforderungen im Straßenverkehr sicher zu bewältigen.

In den Fokusgruppen wie auch in den Befragungen der älteren VerkehrsteilnehmerInnen und der Angehörigen zeigte sich, dass den Befragten die Relevanz der Selbstregulation der Fahrfähigkeiten im höheren Alter sehr präsent ist und dass viele Befragten Fälle nennen konnten, in denen Risiken im Fahrverhalten älterer Menschen deutlich zu erkennen waren. Die Befragung konnte zudem belegen, dass zwar in einigen Fällen eine Ansprache – wenn auch selten – stattfand, dass aber große Hemmschwellen bestehen, die Unsicherheit im Fahrverhalten anzusprechen. Interessanterweise fand eine Ansprache von Ärzten mit Ausnahme von zwei Augenärztinnen nicht statt, obwohl die Befragten Ärzte als die Personengruppe sehen, von denen die Ansprache ausgehen sollte.

Um Faktoren zu identifizieren, die eine Ansprache im Hinblick auf die Fahrfähigkeiten bei älteren Menschen erschweren oder erleichtern, wurden die erhobenen Befragungsdaten mit Hilfe von Strukturgleichungsmodellen ausgewertet. Es zeigte sich, dass vor allem Personen mit einem positiven Bild des Alterns bereit sind, Probleme bei den Fahrfähigkeiten anzusprechen. Dies auch deshalb, da ein positives Bild des Alterns mit der Erwartung verbunden ist, dass eine solche Ansprache auch zu einer Verbesserung der Selbstregulation führen kann. Hinderlich für die Ansprache war dagegen die Erwartung, dass die Ansprache unangenehm ist und die betroffenen Personen sehr verletzen könnte, sowie die Ansicht, dass die Angesprochenen denken, dass sie selbst die eigenen Fähigkeiten gut einschätzen können.

Wie bei der Ansprache fördert das positive Altersbild die Offenheit gegenüber Feedback zu den eigenen Fahrfähigkeiten bei den Betroffenen. Darüber hinaus ist die Offenheit gegenüber der Ansprache größer, wenn a) das Problem grundsätzlich erkannt wird, b) die Betroffenen schon selbst aufmerksam für Veränderungen in den eigenen Fähigkeiten sind, c) sie Verbesserungen als möglich ansehen und d) Alternativen zur Automobilität für sie vorstellbar sind. Mit diesen Faktoren zeigt sich hier ein Muster, dass viele Komponenten der Theorie der Schutzmotivation enthält, die im Bereich der Gesundheitsprävention schon sehr gut erforscht wurde. Diese Theorie basiert auf der Annahme, dass Aufklärungsmaßnahmen einen größeren Erfolg haben, wenn die Betroffenen auf das Problem aufmerksam gemacht werden, sich bewusst sind, dass sie selbst betroffen sein können und zudem Möglichkeiten sehen zu reagieren.

Im Anschluss an die Befragungsstudien wurde untersucht, ob das Programm „sicher mobil“ eine geeignete Maßnahme zur Ansprache der nachlassenden Fahrfähigkeiten und vor allem zur Förderung der Selbstregulation bei älteren Menschen ist. Das Programm wurde ausgewählt, da hier die identifizierten Hemmfaktoren der Ansprache entfallen, da die TeilnehmerInnen aus eigener Motivation teilnehmen und da günstige Faktoren für die Ansprache vorliegen. So sollten nach den Zielen des Programms, a) TeilnehmerInnen auf Probleme aufmerksam gemacht werden, b) TeilnehmerInnen über solche Herausforderungen sprechen, die sie selbst betreffen und c) alternative Verhaltensmöglichkeiten sollten aufgezeigt werden. Als Ziel der Evaluation wurde formuliert zu prüfen, ob eine Ansprache in einem angenehmen Rahmen stattfindet und zu weiteren Teilnahmen motiviert (Ebene: Reaktion), ob aus der Selbstsicht der TeilnehmerInnen Lerneffekte auftreten (Ebene: Lernen) und ob Verhaltensintentionen formuliert werden, die auch nach der Teilnahme noch benannt werden können (Ebene: Verhaltensintentionen). Im Rahmen der Programmevaluation wurden Befragungen vor der Teilnahme, einige Tage nach der Teilnahme und einige Monate nach der Teilnahme durchgeführt.

Die Ergebnisse der Evaluation zeigen deutlich, dass im Programm „sicher mobil“ die Ansprache in einem sehr positiven Rahmen stattfindet und negative Effekte nicht auftraten. Die TeilnehmerInnen berichten nicht nur eine hohe Weiterempfehlungsbereitschaft, sie zeigen sich auch sehr zufrieden mit den Lernergebnissen. Besonders zentral ist jedoch, dass sie auch Tage nach der Teilnahme und einige TeilnehmerInnen sogar Monate danach in der Lage waren, gebildete Verhaltensintentionen zu benennen, und motiviert waren, diese umzusetzen.

Keine Veränderung zeigte sich im Vergleich der Messung der Aufmerksamkeit für Veränderungen vor und nach der Teilnahme. Vielmehr zeichneten sich die TeilnehmerInnen insgesamt schon durch eine hohe Aufmerksamkeit für Veränderungen aus. Die berichteten Ergebnisse sind daher auf Personen beschränkt, die schon eine hohe Schutzmotivation besitzen.

Zukünftige Forschung sollte sich der Frage zuwenden, ob die Vermittlung eines positiven Altersbildes die Bereitschaft steigern kann, an Programmen wie „sicher mobil“ teilzunehmen. Aus der Sicht der vorliegenden Ergebnisse bilden solche Programme einen positiven Rahmen zur Ansprache der Selbstregulation von älteren VerkehrsteilnehmerInnen, da im persönlichen Kontakt doch deutliche Hemmschwellen gegenüber der Ansprache bestehen. Eine wichtige Zukunftsaufgabe ist, die Effekte solcher Maßnahmen auf der Verhaltensebene zu zeigen. Dabei ist aus unserer Sicht nicht nur die Umsetzung des Gelernten von Bedeutung, sondern vielmehr, ob ein allgemeines Bewusstsein für Veränderung verbunden mit Kreativität bei der Zuwendung zu Alternativen der Automobilität geschaffen werden kann.

1 Thema des Projektes

Automobilität ist für ältere Menschen ein wesentliches Merkmal hoher Lebensqualität sowie Ausdruck eines selbstbestimmten Alltags. Allerdings erschweren körperliche Veränderungen im Alter wie beispielsweise Beeinträchtigungen des Sehvermögens und der Hörfähigkeit oder längere Reaktionszeiten von älteren AutofahrerInnen eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Automobilität im Alter birgt daher auch Risiken. Tatsächlich steigt das Unfallrisiko pro gefahrenen Kilometer im höheren Lebensalter mit zunehmendem Alter wieder, nachdem sonst eher bei jüngeren AutofahrerInnen ein höheres Unfallrisiko verzeichnet wird.

Forschungsarbeiten belegen, dass viele ältere Menschen auf die wahrgenommenen Einschränkungen reagieren und beispielsweise Fahrten bei schlechter Sicht oder schlechtem Wetter meiden. Eine wichtige Frage ist aber, von wem ältere Menschen eine Rückmeldung zu ihrem Fahrverhalten und Hinweise zu einer möglichen Selbstregulation des Fahrverhaltens bis zur Nutzung von Alternativen zur Automobilität erhalten. Das durchgeführte Projekt setzte an dieser Frage an. Konkret hatte das Projekt drei wesentliche Ziele. Erstens war es Ziel des Projektes zu untersuchen, ob ältere AutofahrerInnen auf Einschränkungen der Fahrfähigkeiten angesprochen werden und wenn ja, von wem das Thema angesprochen wird und von wem ältere Menschen, sich eine Ansprache wünschen. Zweitens war es das Ziel, Faktoren zu identifizieren, die eine Ansprache und auch die Offenheit gegenüber einem Feedback zu den Fahrfähigkeiten begünstigen oder behindern. Drittens war es Ziel des Projektes zu untersuchen, ob das Seminarprogramm „sicher mobil“ eine Form der Ansprache ist, die von den älteren TeilnehmerInnen als angemessen empfunden wird und die zur Bildung von Verhaltensintentionen führt.

1.1 Theoretischer Rahmen und Forschungsfragen

Den theoretischen Rahmen für das Projekt bildet die Idee, dass eine Maßnahme zur Förderung der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit bei älteren Menschen mit größerer Wahrscheinlichkeit erfolgreich ist, wenn bei der Planung und Umsetzung einer solchen Maßnahme berücksichtigt wird, wie emotionale Widerstände gegenüber der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit entstehen und welche Auswirkungen sie auf die Selbsteinschätzung und die Aufnahme von Informationen von anderen haben. Viele ältere Menschen besitzen erstaunliche selbstregulative Fähigkeiten. Das heißt, sie passen ihre Lebensziele, ihre selbstgesteckten Aufgaben und ihr Verhalten ständig an sich verändernde körperliche Fähigkeiten und an verändernde Umwelten (Aufgabe der Berufstätigkeit, Veränderung der Wohnsituation) an und bewahren dabei ein ausgesprochen hohes Maß an Lebensqualität. Gleichzeitig bestehen aber bei dem Übergang in neue Lebensphasen Widerstände, die überwunden werden müssen. Wenn diese Widerstände und selbstregulative Fähigkeiten verstanden werden, bieten sich neue Ansatzpunkte für die nachhaltige Untersuchung des Themas der Bereitschaft zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit und der Akzeptanz von Maßnahmen zur Einschätzung der eigenen Fahrfähigkeit.

Vor diesem Hintergrund zielte das Projekt „Mobilität im Alter“ darauf ab, folgende Fragenstellungen zu klären:

- Werden ältere VerkehrsteilnehmerInnen auf die eigene Fahrfähigkeit angesprochen, wenn bei ihnen Veränderungen oder Einschränkungen im Fahrverhalten beobachtet werden?
- Welche Faktoren begünstigen beziehungsweise hemmen die Offenheit für Feedback zum Fahrverhalten älterer VerkehrsteilnehmerInnen?

- Welche Personen sprechen ältere VerkehrsteilnehmerInnen auf wahrgenommene Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit an und welche Faktoren fördern beziehungsweise verhindern diese Ansprache?
- Welche Faktoren begünstigen eine Auseinandersetzung älterer AutofahrerInnen mit der eigenen Fahrfähigkeit beziehungsweise wie können Widerstände gegenüber einer solchen Auseinandersetzung vermindert und Fehleinschätzungen der eigenen Fähigkeiten und der Möglichkeit, ohne Automobilität mit hoher Lebensqualität leben zu können, ausgeräumt werden?

Über diese Fragestellungen hinaus wurde in der abschließenden Phase des Projekts eine Evaluation des Programms „sicher mobil“ durchgeführt. „Sicher mobil“ ist ein Programm für ältere VerkehrsteilnehmerInnen ab ca. 50 Jahre. In diesem Programm tauschen sich die TeilnehmerInnen unter Anleitung eines geschulten Moderators zu Fragen der Verkehrssicherheit aus und entwickeln neue Handlungsmöglichkeiten, die ihnen helfen sollen, zukünftige Herausforderungen im Straßenverkehr sicher zu bewältigen. Als Ziel der Evaluation wurde formuliert zu prüfen, a) ob eine Ansprache in einem angenehmen Rahmen stattfindet und zu weiteren Teilnahmen motiviert (Ebene: Reaktion), b) ob aus der Selbstsicht der TeilnehmerInnen Lerneffekte auftreten (Ebene: Lernen) und c) ob Verhaltensintentionen formuliert werden, die auch nach der Teilnahme noch benannt werden können (Ebene: Verhaltensintentionen).

Tabelle1 fasst die formulierten Projektziele zusammen:

Tabelle 1: Ziele des Projekts

Ziele des Projekts
Feedback zum Fahrverhalten
<ul style="list-style-type: none"> • Findet eine Ansprache der Fahrfähigkeit älterer VerkehrsteilnehmerInnen statt? • Wer spricht ältere VerkehrsteilnehmerInnen an? • Welche Faktoren fördern / hemmen Offenheit für Feedback? • Welche Faktoren fördern / hemmen die Ansprache?
Herausarbeitung von Möglichkeiten zum Abbau von Widerständen und Fehleinschätzungen
<ul style="list-style-type: none"> • Wie kann Feedback zur Fahrfähigkeit gegeben werden? • Welche Lösungen gibt es zum Abbau der Widerstände?
Evaluation von „sicher mobil“ – ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer“
<ul style="list-style-type: none"> • Wie zufrieden sind die TeilnehmerInnen mit der Veranstaltung? • Lernen die TeilnehmerInnen bei der Veranstaltung dazu? • Welche Intentionen haben die TeilnehmerInnen gefasst? • Haben die TeilnehmerInnen ihre Intentionen umgesetzt?

1.2 Arbeitspakete

Den Rahmen des Projektes „Mobilität im Alter“ bildeten vier Arbeitspakete, deren Zielsetzungen und Inhalte im Folgenden kurz erläutert werden.

Tabelle 2: Kurzbeschreibung der Arbeitspakete

	Ziele	Inhalt
Arbeitspaket 1	Ziel des Arbeitspaketes 1 war die Erfassung der Sicht der Betroffenen zur Definierung eines Basismodells, das als Ausgangspunkt für eine umfassende standardisierte Befragung mit älteren Menschen diente.	<ul style="list-style-type: none"> • Literaturrecherche und –analyse, insbesondere zum Thema Maßnahmen und Ansprache bei Älteren bezüglich der eigenen Fahrfähigkeit • Vorstudie zu den Fokusgruppen • Anwerbung der TeilnehmerInnen für die Fokusgruppen • Durchführung der Fokusgruppen • Transkription und Auswertung der Fokusgruppen • Darstellung und Präsentation der Ergebnisse der Fokusgruppen
Arbeitspaket 2	Ziel des Arbeitspaketes 2 war die Fortführung und Erweiterung der zentralen Themen aus den Fokusgruppen. Die Ergebnisse aus den Fokusgruppen wurden anhand von standardisierten Befragungen mit größeren Stichproben validiert und Aspekte vertieft, die in den Fokusgruppen nicht eindeutig geklärt werden konnten.	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von vier standardisierte Befragungen – zwei Vorstudien (Face-to-face-Befragungen) sowie die beiden Hauptbefragungen (Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen und Online-Befragung von Angehörigen) – mit insgesamt rund 600 TeilnehmerInnen <p>Die beiden Hauptbefragungen untersuchten dabei folgende Fragestellungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Findet bei älteren AutofahrerInnen eine Ansprache auf ihre Fahrfähigkeit statt? • Sprechen Angehörige ältere Verwandte an, bei denen ihnen ein Nachlassen der Fahrfähigkeit aufgefallen ist? • Welche Faktoren können die Bereitschaft zu einer freiwilligen Beratung erhöhen? • Unter welchen Bedingungen sind ältere AutofahrerInnen offen für eine verpflichtende Beratung? • Welche Faktoren fördern die Bereitschaft, Verwandte oder Bekannte auf ihre Fahrfähigkeit anzusprechen?
Arbeitspaket 3	Im Rahmen des dritten Arbeitspaketes wurde auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse aus den vorangegangenen Arbeitspaketen eine Studie zur Evaluierung des „sicher-mobil“-Programms entwickelt. Die Programmevaluation erfolgte dabei auf drei Evaluationsebenen (Reaktion, Lernen, Intention), die auf die Erfassung der Programmszufriedenheit, von Lerneffekten und Intentionsbildungen abzielten.	<p>Die Ziele des dritten Arbeitspaketes können wie folgt zusammengefasst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Entwicklung einer umfassenden Evaluationsstudie zur Klärung folgender Fragestellungen: (i) ob die TeilnehmerInnen mit den Inhalten und Rahmenbedingungen des Programms zufrieden waren (ii) ob Lerneffekte erzielt werden konnten und (iii) ob Intentionen gebildet wurden, die auf entsprechende Verhaltensänderungen abzielen. • Entwicklung von drei Fragebögen entsprechend dem Prä-Test-Post-Test-Follow-Up-Design
Arbeitspaket 4	Das letzte Arbeitspaket widmete sich der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Evaluationsstudie.	<ul style="list-style-type: none"> • Versendung der Fragebögen und Instruktionen an die Moderatoren • Datenauswertung der Rückläufe aus Messzeitpunkt 1 – 3 • Ergebnisdarstellung

2 Arbeitspaket 1

Ziel des Arbeitspaketes 1 war die Erfassung der Sicht von älteren Menschen in offener Art und Weise. Auf der Basis einer Literaturrecherche wurde zunächst ein Basismodell entwickelt (siehe Tabelle 3), das die theoretische Grundlage für die anschließenden Fokusgruppen-Befragungen bildete. Mit Hilfe von Fokusgruppen wurde die subjektive Sicht älterer AutofahrerInnen bezüglich konkreter Hemmnisse, positiver Elemente, selbstgesetzter Kriterien zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit sowie bezüglich der Einschätzung potentieller AnsprechpartnerInnen und Maßnahmen bei der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit erfasst.

In Arbeitspaket 1 wurden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Literaturrecherche und Formulierung der theoretischen Basis der eigenen Studien
- Vorstudie zu den Fokusgruppen
- Anwerbung der TeilnehmerInnen für die Fokusgruppen
- Durchführung der Fokusgruppen
- Transkription und Auswertung der Fokusgruppen
- Darstellung und Präsentation der Ergebnisse der Fokusgruppen

2.1 Ergebnisse der Literaturrecherche

In den letzten 10 bis 20 Jahren haben sich zahlreiche Studien mit dem Thema der Automobilität Älterer befasst. Ausgangspunkt hierfür stellen Daten zur demographischen Entwicklung dar, die nahelegen, dass die Anzahl älterer AutofahrerInnen in den kommenden Jahrzehnten stark ansteigen wird. Unfallstatistiken weisen zudem darauf hin, dass ab einem Alter von 70 Jahren die Anzahl von Unfällen aufgrund von Fehlverhalten der FahrerIn oder des Fahrers zunimmt. Da die Anzahl der VerkehrsteilnehmerInnen in diesem Alter steigt, erscheint es zunehmend notwendig, Maßnahmen zu entwickeln und zu erforschen, die eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit bei älteren Personen fördern.

Bisher lag das Augenmerk der Forschung zum Thema Automobilität älterer Menschen insbesondere auf der Analyse der Entwicklung der Automobilität, des Fahrverhaltens sowie der Ursachen für fehlerhaftes Fahrverhalten und Gefährdungen bei älteren Personen. Die Frage, wie die Betroffenen angesprochen und dazu bewegt werden können, ihre Fahrfähigkeit überprüfen zu lassen und infolgedessen gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zu ergreifen oder gar ganz mit dem Autofahren aufzuhören, hat erst seit Kurzem verstärkte Beachtung gefunden. Das Hauptaugenmerk der Literaturrecherche lag daher auch in Anbetracht des Projektthemas auf Studien, die sich mit Maßnahmen zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit und der Akzeptanz solcher Maßnahmen befassen.

2.2 Aktuelle Daten zu Pkw-Bestand und Fahrzeugnutzung bei Älteren

Zunächst ist festzustellen, dass sich die Relevanz des Projektthemas auch in aktuellen Daten zum Pkw-Bestand sowie zur Fahrzeugnutzung bei älteren Verkehrsteilnehmern widerspiegelt. So zeigen solche Daten beispielsweise, dass bei einer Betrachtung aller zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland der Anteil der Fahrzeughalter bei Personen über 60 Jahren derzeit bei 28,7 Prozent liegt (Kraftfahrtbundesamt, 2015). Weitere Daten zeigen außerdem, dass sich der Anteil der Fahrzeughalter bei der Gruppe der Personen ab 65 Jahren in den letzten 18 Jahren verdoppelt hat. Diese Gruppe hält nun einen Anteil der Fahrzeuge am gesamten Pkw-Bestand von 20 Prozent.

Gleichzeitig hat bei der Gruppe der Personen ab 65 Jahren auch die Fahrzeugnutzung zugenommen, um ca. vier Kilometer je Person und Tag (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin, 2012).

2.3 Fahrverhalten und Gefährdungen bei Älteren

Zusätzlich belegen zahlreiche Studien, dass für ältere AutofahrerInnen eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr deutlich erschwert ist. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass ab einem Alter von ca. 65 Jahren die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit deutlich nachlassen (Anstey, Wood, Lord & Walker, 2005; Ellinghaus, Schlag & Steinbrecher, 1990; Kaiser & Oswald, 2000). Die körperlichen und kognitiven Einschränkungen Älterer, wie zum Beispiel Beeinträchtigungen des Sehvermögens und der Hörfähigkeit, längere Reaktionszeiten und eine verringerte Beweglichkeit der Wirbelsäule und der Gelenke, können auch durch eine langjährige Fahrpraxis nur teilweise ausgeglichen werden (z.B. Hubacher, 2000; Rinkenauer, 2008; Schlag, 2008a, b).

Unfallstatistiken belegen, dass Unfälle relativ zur Verkehrsteilnahme ab einem Alter von ca. 70 Jahren zunehmen und dabei weniger auf Normverstöße, als auf Fehlverhalten – beispielsweise Vorfahrtsmissachtung oder Fehlverhalten beim Abbiegen – zurückzuführen sind, das in engem Zusammenhang mit den genannten Beeinträchtigungen steht (vgl. Schade, 2008; Statistisches Bundesamt, 2010; s.a. Kubitzki & Janitzek, 2009, 2011; Pottgießer et al., 2012; Rudinger & Kocherscheid, 2011). Die Daten zeigen auch, dass bei Unfällen, an denen SeniorInnen beteiligt sind, diese häufig die Hauptverursacher des Unfalls sind. Bei der Gruppe der über 65-Jährigen waren im Jahr 2010 66 Prozent bei einem Unfall die Hauptverursacher, bei der Gruppe der über 75-Jährigen waren es 76 Prozent (Statistisches Bundesamt, 2011). Weitere Studien belegen allerdings auch, dass die Verursachung von Unfällen bei älteren VerkehrsteilnehmerInnen zusätzlich auch mit der Fahrleistung zusammenhängt. Ältere VerkehrsteilnehmerInnen mit einer hohen Fahrleistung verursachen deutlich weniger Unfälle als solche mit einer geringen Fahrleistung (Bart & Hager, 2006; Eberhard, 2008; Ismaning & Brüssel, 2009; Keall & Frith, 2006).

Entsprechend ist in der Literatur auch gut belegt, dass Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit sich nicht auf ein bestimmtes Alter festlegen lassen (vgl. Whelan, Langford, Oxley, Koppel & Charlton, 2006). Dies hängt auch damit zusammen, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen bei Älteren interindividuell ebenfalls sehr unterschiedlich ausgeprägt sein können (Ellinghaus et al., 1990; Rinkenauer, 2008).

Weitere zahlreiche Studien haben sich damit befasst, wie ältere AutofahrerInnen mit den genannten Beeinträchtigungen umgehen. Diese Studien zeigen, dass sich ältere AutofahrerInnen der genannten Beeinträchtigungen häufig bewusst sind und es ihnen gelingt, gewisse Defizite durch entsprechendes Verhalten zu kompensieren (Breker et al., 2003; Fofanova & Vollrath, 2011; Jansen, 2001). Häufig reduzieren ältere VerkehrsteilnehmerInnen ihre Automobilität auch aufgrund von wahrgenommenen Beeinträchtigungen, indem sie bestimmte für sie unangenehme Fahrsituationen wie beispielsweise Nachtfahrten vermeiden (Baldock, Mathias, McLean & Berndt, 2006; Ball et al., 1998; Hakamies-Blomqvist & Wahlström, 1998; Raitanen, Törmäkangas, Mollenkopf & Marcellini, 2003).

Die Bedeutung des Autos für Ältere sowie die Konsequenzen einer Reduzierung der Automobilität sind ebenfalls hinreichend erforscht (z.B. Engeln & Schlag, 2001). Im Allgemeinen stellt das Auto die Grundlage für ein aktives Leben dar und wird daher häufig mit Lebensqualität assoziiert. Mit zunehmendem Alter erhöht sich das Bewusstsein für die Bedeutung der Mobilität. So korreliert beispielsweise die allgemeine Lebenszufriedenheit im Alter mit einer Mobilitätszufriedenheit. Die Mobilitätszufriedenheit wiederum wird durch zwei zentrale Aspekte bedingt: gut zu Fuß gehen zu

können und selbst gut Auto fahren zu können. Der eigene Pkw wird stark mit den Begriffen Aktivität, Unabhängigkeit und Wohlbefinden assoziiert (Engeln & Schlag, 2001). Ein Auto zu besitzen und es nutzen zu können wird damit gleichgesetzt, Kontrolle über das eigene Leben zu haben (Gardezi et al. 2006). Im höheren Lebensalter steigt somit die subjektive Bedeutung des eigenen Autos und es stellt für viele das wichtigste Fortbewegungsmittel dar (Richter, Schlag & Weller, 2011). Entsprechend wird eine Reduzierung oder komplette Aufgabe der Automobilität als ein starker Verlust an Lebensqualität und Selbständigkeit wahrgenommen und kann sogar mit negativen Einflüssen auf die gesundheitliche Entwicklung einhergehen (Freeman, Gange, Munoz & West, 2006; Fonda, Wallace & Herzog, 2001; Oxley & Whelan, 2008; Ragland, Satariano & MacLeod, 2005).

2.4 Maßnahmen zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit bei Älteren

In Anbetracht der Erkenntnis, dass sich Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit nicht auf ein bestimmtes Alter festlegen lassen (Ellinghaus et al., 1990; Rinkenauer, 2008 Whelan et al., 2006), ist es von zentraler Bedeutung, dass sich ältere AutofahrerInnen selbst mit einer Einschätzung ihrer Fahrfähigkeit auseinandersetzen und dass sie darin unterstützt werden. Allgemein sollte denjenigen AutofahrerInnen, die wichtige Sicherheitskriterien nicht mehr erfüllen können und damit sich selbst und andere gefährden, nahegelegt werden, ihr Fahrverhalten von einem Experten / einer Expertin einschätzen zu lassen und das Fahrverhalten in der Konsequenz anzupassen, gegebenenfalls zu reduzieren oder gar ganz mit dem Autofahren aufzuhören.

In der Literatur werden derzeit unterschiedliche Maßnahmen diskutiert, die sich begünstigend auf das Fahrverhalten Älterer auswirken können (z.B. Kaiser et al., 1998; Poschadel, Boenke, Blöbaum & Rabczinski, 2012a; Rudinger & Kocherscheid, 2011). Einerseits werden Maßnahmen beschrieben und erforscht, die darauf abzielen, die Fahrfähigkeit Älterer so lange wie möglich zu erhalten. Es handelt sich hierbei sowohl um (a) eher technische Maßnahmen, als auch um (b) pädagogische Maßnahmen wie Fahrtrainings. Andererseits werden Maßnahmen beziehungsweise Programme benannt, die darauf abzielen, ältere AutofahrerInnen für die Wahrnehmung einer möglichen Einschränkung ihrer Fahrfähigkeit zu sensibilisieren. Bei diesen Maßnahmen können in rein informative Maßnahmen (c) und (d) interpersonelle Maßnahmen unterschieden werden.

Als im weitesten Sinne technische Maßnahmen werden Anpassungen der Fahrzeuge und / oder der Fahrumgebung an die Bedürfnisse der SeniorInnen benannt wie zum Beispiel Fahrerassistenzsysteme (z.B. Färber, 2000; Kubitzki, & Janitzek, 2009; Rompe, 2012). Der Fokus der Forschung liegt dabei eher im technischen Bereich, also zum Beispiel in der Entwicklung einer seniorengerechten Ausstattung der Fahrzeuge. Ähnlich wie bei den anderen Maßnahmen wäre es auch hier interessant, die Bereitschaft bei Älteren, speziell auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Fahrzeuge zu nutzen, zu erforschen. Nach unserer Kenntnis liegen dazu bisher jedoch noch keine Studien vor.

Bei pädagogischen Maßnahmen wie Fahrtrainings steht im Vordergrund, die Fahrfähigkeit so lange wie möglich zu erhalten und eine Abgabe des Führerscheins so lange wie möglich hinauszuzögern (Glaser & Schubert, 2007; Oswald, 2010). Konkret erforscht wurde in diesem Zusammenhang in einer aktuellen Studie in Deutschland, inwieweit sich ein Fahrtraining auf die Fahrkompetenz bei älteren Personen auswirkt (Poschadel et al., 2012a; Poschadel et al., 2012b). In der Studie wurden Personen mit starker und schwacher Fahrkompetenz untersucht und dazu jeweils zwei Gruppen zugewiesen: einer reinen Feedback-Gruppe und einer Trainingsgruppe. Es konnte gezeigt werden, dass sich ein Fahrtraining insbesondere bei Personen mit einer schwachen Fahrkompetenz positiv auswirkt. Interessant ist außerdem, dass sich bei FahrerInnen mit starker Fahrkompetenz ein posi-

tiver Effekt auf die Fahrkompetenz auch bei reinem Feedback (3 Feedbackfahrten) und nicht nur bei intensivem Training (15 Fahrstunden) zeigte.

Insgesamt erwies sich die verbesserte Fahrkompetenz auch 12 Monate nach dem Training als stabil. Als Hauptmotivation zur Teilnahme am Feedback beziehungsweise Training wurde von den TeilnehmerInnen der Wunsch nach Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz genannt. Insgesamt wirkte sich die Teilnahme zudem sehr positiv auf Bewertung des Trainings aus, beispielsweise auch auf die Bereitschaft, dafür zu bezahlen, wobei die Kosten aus Sicht der Teilnehmer unter 200 EUR liegen sollten. Insgesamt gilt zu beachten, dass bei der Studie ein Selektionseffekt vorliegen kann, dahingehend, dass sich wahrscheinlich eher gute FahrerInnen freiwillig zur Teilnahme gemeldet haben, die einem Fahrtraining gegenüber von vornherein aufgeschlossen waren.

Maßnahmen oder Programme, die darauf abzielen, ältere AutofahrerInnen für die Wahrnehmung und Auseinandersetzung mit einer möglichen Einschränkung ihrer Fahrfähigkeit zu sensibilisieren, reichen von Aufklärung durch Informationsbroschüren (z.B. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2010; Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011) bis zur Ansprache auf interpersoneller Ebene im Rahmen einer Mobilitätsberatung beispielsweise durch Ärzte oder Verkehrsexperten (z.B. Engin, 2011; Kocherscheid, 2011) oder im Rahmen einer direkten Ansprache durch Angehörige (z.B. American Association of Retired Persons, 2013; University of Florida, 2013). Ein Kurs aus dem Driver Safety Program der American Association of Retired Persons (AARP) wurde bereits positiv evaluiert (Skufca, 2008). Der evaluierte Kurs umfasste Informationen über Effekte des Alterns auf das Autofahren und Möglichkeiten mit unerwünschten Effekten umzugehen. Die Zufriedenheit mit der Teilnahme am Programm war insgesamt sehr hoch. Zudem gaben fast alle TeilnehmerInnen an, eine oder mehrere Verhaltensweisen nach der Teilnahme geändert zu haben.

Insbesondere im U.S.-amerikanischen Raum sind verschiedene Programme entwickelt worden, die auf interpersoneller Ebene ansetzen (z.B. Eby, Molnar & Shope, 2000). Ziel dieser Programme ist es in der Regel, die Betroffenen über ihre Angehörigen anzusprechen und ihre Fahrfähigkeit anhand eines Fragebogens einschätzen zu lassen. Diese Fragebögen sind in der Regel so konzipiert, dass sie den Angehörigen und den älteren FahrerInnen schon zu einem frühen Zeitpunkt eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit ermöglichen. Außerdem sollen sie die Angehörigen dabei unterstützen, den/die ältere/n Ansprechpartner/in dazu zu bewegen, das Autofahren einzuschränken und auf längere Sicht aufzugeben, sofern das Ergebnis des Fragebogens dies nahelegt, indem sie auch dazu konkrete Handlungsanleitungen liefern (z.B. We Need to Talk Seminar, American Association of Retired Persons, 2013). Die Fragebögen sind teilweise online verfügbar und liefern nach dem Ausfüllen direkt ein Ergebnis einschließlich einer Empfehlung (z.B. Fitness-to-Drive Screening Measure, University of Florida, 2013). Bisher beschränkt sich die Literatur hauptsächlich darauf, diese Maßnahmen beschreibend darzustellen (z.B. Kaiser et al., 1998; Rudinger & Kocherscheid, 2011). Studien, die die Akzeptanz und Wirksamkeit dieser Form der Ansprache überprüft haben, liegen bisher kaum vor.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Wirksamkeit der unterschiedlichen Maßnahmen und Programme zur Einschätzung und/oder Aufrechterhaltung der eigenen Fahrfähigkeit bisher kaum erforscht ist.

2.5 Sensibilisierung von älteren Autofahrerinnen und Autofahrern für eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit

Erfolgreich anwendbar sind die oben beschriebenen präventiven Maßnahmen und Programme allerdings nur, wenn sie von älteren AutofahrerInnen als sinnvoll erachtet werden und diese bereit sind, daran teilzunehmen. Als problematisch erweist sich in diesem Zusammenhang, dass viele ältere AutofahrerInnen ihre eigenen Fähigkeiten überschätzen und sie im Vergleich zu Gleichaltrigen als besser bewerten (Freund, Colgrove, Burke & McLeod, 2005; Ross, Dodson, Edwards, Ackerman & Ball, 2012). Entsprechend zeigt sich auch, dass viele ältere AutofahrerInnen beispielsweise Fahrstunden zur Überprüfung ihrer Fahrtüchtigkeit für sich selbst als noch nicht notwendig erachten (Stutts et al., 2001). Gleichzeitig haben viele Ältere aber auch Angst vor einer Evaluierung ihrer Fähigkeiten (Wilkins et al., 1999).

Die allgemeine Bereitschaft, sich mit dem Thema der eigenen Fahrfähigkeit auseinanderzusetzen, wurde in verschiedenen Studien unterschiedlich erfasst. So wurden in einer Studie von Birck (2011) ältere AutofahrerInnen mit einem Durchschnittsalter von 74 Jahren zu ihren eigenen Plänen bezüglich des Aufhörens mit dem Autofahren befragt. Es zeigte sich, dass 91 Prozent der Befragten angaben, so lange weiter Autofahren zu wollen, wie es möglich ist. Nur 8 Prozent nannten ein konkretes Alter zum Aufhören. Als häufigste Nennung wurde dabei ein Alter von 80 Jahren genannt. Insgesamt hatten sich immerhin 68 Prozent der TeilnehmerInnen schon einmal mit dem Thema des Autofahrens in der eigenen Zukunft auseinandergesetzt.

In einer von der Continental AG bei Infratest in Auftrag gegebenen Studie (TNS Infratest, 2010) wurde die Bereitschaft erfragt, an verschiedenen Tests zur Beurteilung der eigenen Fahrfähigkeit teilzunehmen. Dabei gaben bei den über 66-Jährigen 76 Prozent an, dass sie dazu bereit wären, sich ab einem Alter von 70 Jahren freiwillig einem Fahrtstest zu unterziehen. Die Bereitschaft, sich ab einem Alter von 70 Jahren freiwillig einem Gesundheitscheck zu unterziehen, lag in dieser Altersgruppe bei 91 Prozent. In derselben Studie zeigte sich allerdings auch, dass einem verpflichtenden Fahrtstest (Frage "Sollten für Senioren regelmäßige Fahreignungsprüfungen vorgeschrieben werden") ein deutlich geringerer Anteil von 43 Prozent der Befragten im Alter von über 66 Jahren zustimmt. Eine freiwillige Rückgabe des Führerscheins (Frage: „Können Sie sich vorstellen, Ihren Führerschein freiwillig zurückzugeben?“) konnten sich 73 Prozent der Befragten vorstellen. Als Hauptauslöser für die Entscheidung wurden gesundheitliche Gründe (24%) und die persönliche Einschätzung (20%) genannt. Im Vergleich dazu zeigt sich bei der Gruppe der etwas jüngeren Personen im Alter von 55 bis 65 Jahren eine Bereitschaft zum freiwilligen Führerscheinverzicht von 79 Prozent, d.h. die Bereitschaft, den Führerschein freiwillig zurückzugeben sinkt mit zunehmendem Alter.

Weitere Studien haben zudem die Akzeptanz von bestimmten AnsprechpartnerInnen beim Thema Einschätzung der eigenen Fahrfähigkeit erfasst (z.B. TNS Infratest, 2012; Coughlin, Mohyde, D'Ambrosio & Gilbert, 2004). Im Allgemeinen wird der Arzt / die Ärztin als positiv, die Familie bedingt positiv und der / die Fahrlehrer/in negativ bewertet. In der oben genannten Studie von TNS Infratest wurde beispielsweise die folgende Frage gestellt: „Würden sie Ihren Führerschein abgeben, wenn nahe Verwandte oder sehr gute Freunde oder Ihr Hausarzt Sie darum bitten würden?“. Bei Personen im Alter von über 66 Jahren lag die Zustimmung bei der Bitte durch Verwandte oder Freunde bei 52 Prozent, bei der Bitte durch den Hausarzt bei 88 Prozent. In einer US-amerikanischen Studie lag die Zustimmung, sich vom Partner oder der Partnerin beraten zu lassen bei 50 Prozent, die Zustimmung sich vom Arzt beraten zu lassen dagegen nur bei 31 Prozent (Coughlin et al., 2004). Als Gründe dafür, den Rat einer anderen Person anzunehmen, wurde in dieser Studie von 61 Prozent der Befragten angegeben, dass die Person (v.a. der Arzt) den Gesundheitszustand der/des Betroffenen gut kennt. Von 49 Prozent der Befragten wurde als Grund

angegeben, dass der Person (v.a. Partner/in, Kinder) etwas an dem Betroffenen liegt. Ferner wurde von 44 Prozent der Befragten als Grund angegeben, dass die Person (v.a. Partner/in) den Betroffenen regelmäßig sieht oder bei ihr/ihm im Auto mitfährt (Coughlin et al., 2004).

Es zeigte sich allerdings auch, dass tatsächlich nur zwei Prozent der Befragten überhaupt auf ihre Fahrfähigkeit angesprochen wurden. Die Personen, von denen die Ansprache ausging, waren am häufigsten der Partner/die Partnerin, die eigenen Kinder oder ein Arzt (Coughlin et al., 2004). Inwieweit tatsächlich eine Ansprache Älterer auf ihre Fahrfähigkeit stattfindet, wurde nach unserer Kenntnis in Deutschland bisher noch nicht in Studien erfasst.

2.6 Ausgangspunkt für die Befragungen

Die Ergebnisse der Literaturrecherche lassen darauf schließen, dass ältere AutofahrerInnen zwar eine allgemeine Bereitschaft signalisieren, ihre Fahrfähigkeit einschätzen zu lassen, gleichzeitig jedoch konkreten Maßnahmen zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit eher skeptisch gegenüber stehen. Aus sozialpsychologischer Forschung ist gut belegt, dass anstehende Veränderungen und Einschnitte wie die Veränderung des eigenen Fahrverhaltens als Bedrohung wahrgenommen werden und entsprechend zum Aufbau von Widerständen, zu Fehleinschätzungen eigener Kompetenzen und einer verzerrten Aufnahme von Informationen führen (z.B. Cohen & Sherman, 2014). In Situationen mit bedrohlichem Charakter werden eine Reihe kognitiver Mechanismen aktiviert, um die Bedrohlichkeit der Situationen für die betroffene Person zu reduzieren und den eigenen Selbstwert aufrechtzuerhalten (Sherman & Cohen, 2006). Diese Mechanismen führen oft zu einer verzerrten Wahrnehmung von Informationen und einer selektiven Zuwendungen von Informationen, die zu einer Stützung der verzerrten Wahrnehmung führt (Fischer, Greitemeyer & Frey, 2008). So schenken Personen beispielsweise oft Hinweisen keine Beachtung, die auf ernsthafte Erkrankungen deuten oder eine Veränderung des eigenen Verhaltens nahelegen (Jemmott, Ditto, & Croyle, 1986). Gerade bei älteren Menschen sind Mechanismen stark ausgeprägt, die zu einem Erhalt von positivem Erleben beitragen (Mather & Carstensen, 2005). Es liegt daher nahe, dass bei vielen älteren Menschen nicht nur die Bereitschaft gering ist, sich der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit zu öffnen, vielmehr wird der bisherige Umgang mit dem Thema bei vielen älteren Menschen schon zu Fehleinschätzungen hinsichtlich der eigenen Fähigkeiten und der Möglichkeit, die eigene Fahrfähigkeit zu testen oder die Automobilität zu reduzieren, geführt haben (vgl. Freund et al., 2005; Ross et al., 2012). Eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit ist allerdings nur dann im Hinblick auf eventuelle Maßnahmen hilfreich, wenn die eigenen Fähigkeiten realistisch eingeschätzt werden können (vgl. Herzberg, 2008).

Um die Bereitschaft zu einer rechtzeitigen Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit zu untersuchen, wurden in einem ersten Schritt Fokusgruppen-Befragungen durchgeführt, welche auf eine Erfassung von folgenden Basiselementen abzielten:

- Elemente zum Abbau von Widerständen und zur Öffnung gegenüber dem Thema
- Elemente zur Umsetzung der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit zum richtigen Zeitpunkt, d.h. auch mit potentiellen Maßnahmen zum Erhalt der Fahrkompetenz und mit einer potentiell erforderlichen Reduzierung der eigenen Automobilität

In Tabelle 3 ist das Basismodell dargestellt, das als Ausgangspunkt für die Fokusgruppen-Befragungen diente. Das Modell wurde aus zwei Forschungssträngen abgeleitet: Zum einen aus der Forschung zur Überzeugungswirkung, zum anderen aus der Forschung zur Motivation und Selbstregulation (z.B. Brinol & Petty, 2015; Gollwitzer & Sheeran, 2009; Schwarzer, 1999). Das Modell geht davon aus, dass Verhaltensänderungen unterstützt werden können, wenn 1.) eine Einstellungsänderung durch überzeugende Informationen erwirkt wird, wenn 2.) die Betroffenen

motiviert werden, die Einstellungsänderung umzusetzen und motivationale Hindernisse abgebaut werden und wenn 3.) der Weg zur Umsetzung deutlich gemacht wird. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass eine Einstellungsänderung und Intentionbildung alleine oft nicht hinreichend zur Verhaltensänderung sind (Sheeran, 2002). Ziel einer prozessualen Abfolge der im Modell beschriebenen Stufen des Informierens und Überzeugens, des Motivierens und Umsetzens ist es, selbstregulative Impulse zu initialisieren. Über proaktive Feedbackgabe zu altersbezogenen Einschränkungen in den Fahrfähigkeiten sollen somit älteren VerkehrsteilnehmerInnen zu einer adäquaten Situationsbewältigung im Zuge der Verkehrsteilnahme sowie zu verantwortungsvollem Handeln sensibilisiert werden.

Tabelle 3: Basismodell

Basismodell
1) Informieren: Die Richtung aufzeigen
<ul style="list-style-type: none"> • Problem sollte als schwerwiegend erkannt werden • Betroffene sollen sich selbst als betroffen wahrnehmen
2) Motivieren: Den Anstoß geben und die Wahrnehmung verändern
<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Ansprache und „Design der Entscheidung“ • Identität: Verantwortung • Minimierung des wahrgenommenen Verlustes Maximierung des wahrgenommenen Gewinnes
3) Umsetzen: Den Weg zum Ziel bereiten
<ul style="list-style-type: none"> • Weg aufzeigen • Auf andere Personen hinweisen, denen man folgen kann • Unterstützung leisten

2.7 Fokusgruppen

Ziel der Fokusgruppen-Befragung war es, die subjektive Sicht älterer – auch ehemaliger – AutofahrerInnen bezüglich konkreter Hemmnisse bei der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit, positiver Elemente bei der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit, selbstgesetzter Kriterien zur Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit sowie der Einschätzung potentieller AnsprechpartnerInnen und Maßnahmen bei der Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit zu erfassen.

2.7.1 Stichprobe

Im Zeitraum von August bis November 2012 wurden zwölf Fokusgruppen mit insgesamt 54 TeilnehmerInnen mit einem Durchschnittsalter von 75 Jahren (Alter zwischen 57 – 89 Jahren) durchgeführt und anschließend inhaltsanalytisch ausgewertet. Die Geschlechterverteilung belief sich dabei auf 25 männliche und 29 weibliche Teilnehmer. Weitere deskriptive Daten zur Stichprobe finden sich in Tabelle 4.

Tabelle 4: Demografische Daten – Fokusgruppen

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Geschlecht	Männlich	25	46,3
	Weiblich	29	53,7
Alter	< 71	16	29,6
	71 - 75	12	22,2
	> 75	26	48,2
Familienstand	ledig	8	14,8
	verheiratet	29	53,7
	geschieden	4	7,4
	verwitwet	12	22,2
	Ohne Angabe	1	1,9
Weitere Personen im Haushalt	1 Person	25	46,3
	2 Personen	23	42,6
	3 Personen	1	1,9
	4 Personen	1	1,9
	Ohne Angabe	4	7,4
Ausbildung	Kein Abschluss	1	1,9
	Grund- / Hauptschule	5	9,3
	Mittlere Reife	3	5,6
	Abitur	3	5,6
	HSA	21	38,9
	Andere	10	18,5
	Ohne Angabe	11	20,4
Führerschein	Ja	50	92,6
	Nein	4	7,4
Autobesitz	Ja	42	77,8
	Nein	12	22,2

2.7.2 Ablauf der Fokusgruppen

Nach einer eingangs erfolgten Begrüßungs- und Vorstellungsrunde wurden folgende Themen mit den Fokusgruppen diskutiert: die Rolle des Autos im Alltag, Vor- und Nachteile des Autos, „Sinnbild Auto“, Gründe für ein Nachlassen der Fahrfähigkeiten, Konsequenzen aus dem Nachlassen der eigenen Fahrfähigkeiten und jener von anderer Personen, geeignete Ansprechpersonen und Hindernisse bei der Ansprache nachlassender Fahrfähigkeiten.

2.7.3 Kernergebnisse

Die Kernergebnisse der Fokusgruppen sind in Abbildung 1 zusammengefasst.

Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse aus den Fokusgruppen

Autofahren und mögliche Gefährdungen

- Autofahren wird als letzte Kompetenz gesehen, die verloren geht.
- Es besteht große Zustimmung, dass mit nachlassenden Fähigkeiten Gefahren beim Autofahren entstehen können und dass eine Pflichtberatung sinnvoll sein könnte (*Relevanz wird erkannt*).
- Die *rationale Betrachtung* des Problempunktes (eine Pflichtberatung ist sinnvoll) und die emotionale Reaktion (Bedrohungsgefühl / Angst vor Verlust des Status quo) unterscheiden sich klar.
- Gefährdungen werden meist bei anderen gesehen (*eigene Vulnerabilität wird nicht anerkannt*) und es besteht eine starke Abwehrhaltung gegenüber konkretem Feedback.
- Gefährdungen werden auf körperliche Probleme zurückgeführt (Hören / Sehen / Demenz).
- Bei nachlassender Fahrfähigkeit werden eher physische als kognitive Einschränkungen genannt.

Ansprache auf Rückgang der Fahrkompetenzen

- Der Arzt ist für die TeilnehmerInnen die wichtigste Instanz bei der Beratung hinsichtlich der Fahrfähigkeiten. Fahrkompetenzen werden im Wesentlichen auf körperliche Fähigkeiten reduziert.
- Ansprache durch Angehörige findet nicht statt: Es besteht eine starke Norm, dass jede Autofahrerin / jeder Autofahrer dies eigenständig entscheiden muss (Norm der Eigenverantwortung).
- Feedback durch geschulte Personen wird nicht grundsätzlich abgelehnt. Es wird aber sehr stark betont, dass dies von unabhängigen Gruppen kommen sollte und dass diese keine Eigeninteressen verfolgen dürfen. Insbesondere bei Fahrlehrern wurde vermutet, dass diese versuchen könnten, weitere Fahrschulungen zu „verkaufen“.

Erkenntnisgewinn aus den Fokusgruppen

- Die allgemeine Zustimmung zu Pflichtberatungen und der rechtzeitigen Abgabe des Führerscheins entspricht den Ergebnissen anderer Befragungen.
- Im Gegensatz zu bisherigen Befragungen wurde aber in den Fokusgruppen die starke emotionale Bedeutung des Themas deutlich und die dadurch entstehende Ablehnung von Maßnahmen, die die AutofahrerInnen persönlich betreffen würden.
- Bisher lagen außer einer amerikanischen Studie keine Erkenntnisse dazu vor, wie Ansprache auf die Fahrkompetenzen stattfindet. Keine Teilnehmerin und kein Teilnehmer der Fokusgruppen hat bisher Ansprache erlebt. Es wurde aber deutlich, dass die Ansprache Anlass zum Überdenken des Autofahrens geben würde.
- Die einseitige Sicht der Einschränkungen auf Fähigkeiten wie Sehen und Hören steht der Offenheit gegenüber Maßnahmen, die das konkrete Fahrverhalten betreffen, im Weg.

Abbildung 1: Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse aus den Fokusgruppen

Der aktuelle Fahrstatus der TeilnehmerInnen zeigte, dass die Autonutzung allgemein mit dem Ruhestand sinkt. Während auf dem Land nahezu jeder der TeilnehmerInnen sein Auto nutzte, war es in der Stadt nur noch jeder Zweite. Häufigste Nutzungsgründe des Autos waren dabei die Erledigung von Einkäufen sowie Arztbesuche. Während auf dem Land das Fahrrad als Alternative zum Auto Verwendung fand, waren es in der Stadt die öffentlichen Verkehrsmittel. Als grundlegende Vorteile des Autofahrens wurden der praktische Nutzen sowie ein mit dem Autofahren assoziiertes Lebensgefühl gesehen. Nachteilig wurden hingegen die verkehrsbezogene Abhängigkeit (zum Beispiel Stau, rücksichtslose Fahrer), finanzielle Aufwendungen, persönliche Einschränkungen (gesundheitliche Probleme erschweren das Autofahren) sowie ideelle Aspekte (öffentliche Verkehrsmittel als Alternative zum Auto) erlebt. Insgesamt zeigte sich in den Fokusgruppen ähnlich wie in den oben zitierten Studien, dass die Offenheit für eine Ansprache auf die eigene Fahrfähigkeit unter bestimmten Bedingungen (Abstraktheit der Idee, geringe Notwendigkeit) zwar gegeben war, eine Ansprache durch Angehörige oder andere AnsprechpartnerInnen jedoch äußerst selten stattfand. Je besser die eigene Fahrfähigkeit subjektiv eingeschätzt wurde, desto höher war die Bereitschaft, sich ein Feedback einzuholen. Daraus lässt sich schließen, dass Maßnahmen schon dann einsetzen sollten, wenn noch eine gute (subjektive) Fahrfähigkeit gegeben ist.

In den Fokusgruppen wurden unterschiedliche selbstregulative Möglichkeiten diskutiert, die sich von Möglichkeiten der Kompensation durch gesteigerte Aufmerksamkeit beim Autofahren über Adaptionen durch Selbsteinschränkungen beim Autofahren bis hin zur Substitution, also einem generellen Verzicht auf das Auto und vermehrter Nutzung von Alternativen zum Auto erstreckten.

Interessanterweise zeigte sich in den Fokusgruppen Einhelligkeit, dass AutofahrerInnen bei Gefährdung anderer nicht mehr fahren dürften. Je stärker die Diskussion in den Gruppen jedoch auch auf die eigenen jetzigen oder zukünftigen Fahrschwächen bezogen war, desto stärker zeigten sich emotionale Reaktionen und Widerstände (vgl. auch Siren und Kjaer, 2011). Die Diskussionen zeigen somit deutlich, dass in der direkten Ansprache emotionale Widerstände und Abwehrmechanismen wirksam werden.

Darüber hinaus wurde in den Fokusgruppe immer wieder auch eine starke Norm der Selbstverantwortung deutlich. TeilnehmerInnen der Fokusgruppe äußerten vermehrt, dass AutofahrerInnen oder deren Familien Verantwortung tragen, die andere nicht übernehmen können. Einige TeilnehmerInnen nannten dies auch als einen Grund, warum sie andere Personen nicht angesprochen hatten oder diese bei entsprechenden Schwächen in der Fahrweise nicht ansprechen würden.

Die vorgebrachte Idee eines begleiteten Fahrens mit einem Fahrlehrer im eigenen Auto wurde positiv aufgenommen. Wie beim Fahrtraining bestand jedoch auch hier großes Misstrauen aufgrund möglicher finanzieller Interessen der Fahrlehrer. Insgesamt zeigte sich, dass die TeilnehmerInnen als AnsprechpartnerInnen eher Personen bevorzugten, die das tatsächliche Fahrverhalten nur in geringem Maß beurteilen können und der Beratung durch einen Fahrlehrer eher ablehnend gegenüberstehen. Als gewünschte AnsprechpartnerInnen für Feedback zu Einschränkungen der Fahrfähigkeit wurden wie bei anderen Studien (Coughlin et al., 2006) der Arzt (in der Regel Hausarzt) und zum Teil auch Familienmitglieder (Partner/in, Kinder) genannt (vgl. Abbildung 2).

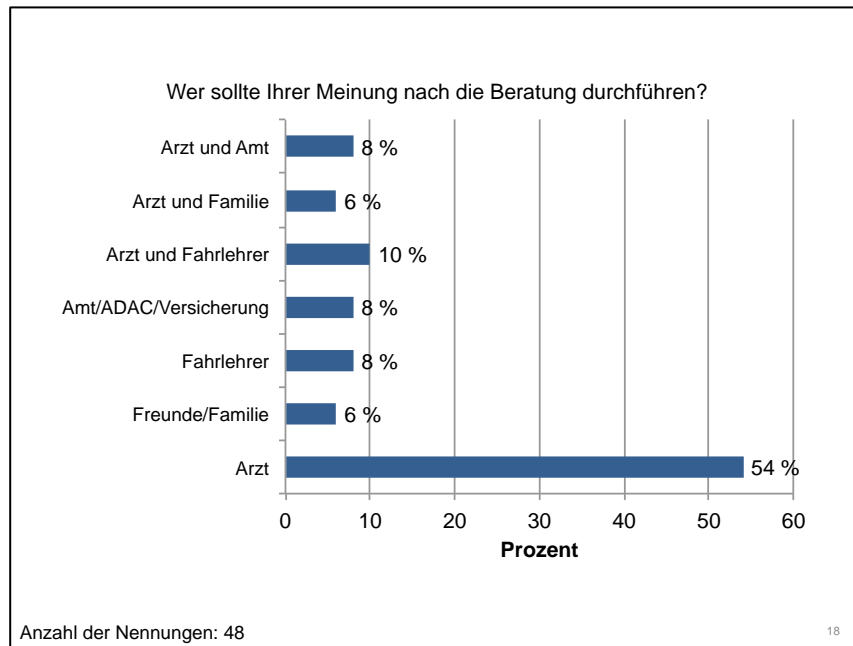


Abbildung 2: Bevorzugte Ansprechpartner (nach der Fokusgruppe)

3 Arbeitspaket 2

Ziel des Arbeitspaketes 2 war die Fortführung und Erweiterung der zentralen Themen aus den Fokusgruppen. Die Ergebnisse aus den Fokusgruppen wurden anhand von standardisierten Befragungen mit größeren Stichproben validiert und Aspekte vertieft, die in den Fokusgruppen nicht eindeutig geklärt werden konnten. Als eines der zentralen Ergebnisse hatte sich in den Fokusgruppen gezeigt, dass eine Ansprache bezüglich der eigenen Fahrfähigkeit durch Angehörige oder andere Personen wie beispielsweise den Hausarzt kaum stattfindet. Es wurde daher genauer untersucht, inwiefern eine Ansprache älterer AutofahrerInnen überhaupt gegeben ist. Zielgruppe der Befragungen waren sowohl ältere AutofahrerInnen im Alter ab 65 Jahren, als auch jüngere Angehörige im Alter von ca. 50 Jahren.

Der Fokus der Befragung der älteren AutofahrerInnen lag neben dem Stattfinden einer Ansprache darauf, wie ältere AutofahrerInnen unterschiedliche AnsprechpartnerInnen bewerten und welche Faktoren die Bereitschaft fördern, ein Feedback zum eigenen Fahrverhalten anzunehmen.

Der Fokus der Befragung der Angehörigen lag darauf, inwiefern Angehörigen eine nachlassende Fahrfähigkeit bei älteren AutofahrerInnen auffällt und inwiefern sie dies dann tatsächlich ansprechen. Zusätzlich sollten Faktoren identifiziert werden, die die Ansprache hemmen sowie Faktoren, die mit der Ansprache verbundene Hemmnisse abbauen und die Ansprache fördern können.

Insgesamt sollten die beiden Befragungen die folgenden Fragestellungen untersuchen:

- Findet bei älteren AutofahrerInnen eine Ansprache bzgl. des eigenen Fahrverhaltens statt?
- Wer spricht ältere Autofahrer/innen auf ihr Fahrverhalten an, wenn sie bei ihnen Veränderungen oder Einschränkungen im Fahrverhalten bemerken?
- Welche Faktoren begünstigen beziehungsweise hemmen eine Ansprache von Betroffenen?
- Welche Faktoren begünstigen respektive hemmen die Offenheit gegenüber einem Feedback zum eigenen Fahrverhalten bei den Betroffenen?

Für die Durchführung der Befragungen wurden jeweils zwei externe Befragungsinstitute beauftragt. Insgesamt wurden im Zeitraum von Januar bis Mai 2013 vier standardisierte Befragungen – zwei Vorstudien (Face-to-face-Befragungen) sowie die beiden Hauptbefragungen (Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen sowie Online-Befragung von Angehörigen) – mit insgesamt rund 600 TeilnehmerInnen durchgeführt und anschließend statistisch ausgewertet.

3.1 Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen

Die Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen wurde im Zeitraum vom 15. - 27. April 2013 durchgeführt. Die TeilnehmerInnen wurden über die Deutsche Seniorenliga e.V. und den TeilnehmerInnen-Pool des mit der Befragung beauftragten Institutes rekrutiert.

3.1.1 Zentrale Fragestellung

Ziel der Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen war es, die folgenden Kernfragen zu untersuchen:

- Findet bei älteren AutofahrerInnen eine Ansprache bzgl. des eigenen Fahrverhaltens statt?
- Welche Faktoren begünstigen respektive hemmen die Offenheit gegenüber einem Feedback zum eigenen Fahrverhalten bei den Betroffenen?

3.1.2 Stichprobe

An der Telefonbefragung nahmen insgesamt 305 Personen mit einem Durchschnittsalter von 74,4 Jahren teil. Der Anteil an über 75-Jährigen entsprach knapp 48,9 Prozent. Das Geschlechterverhältnis der TeilnehmerInnen entsprach mit 30,8 Prozent weiblichen Teilnehmerinnen und 69,2 Prozent männlichen Teilnehmern ungefähr dem Anteil an Frauen bei den Fahrerlaubnisinhaberinnen ab 65 Jahren (27 Prozent) sowie dem Frauenanteil bei den Halterinnen neu zugelassener Fahrzeuge (33 Prozent). 65,2 Prozent der BefragungsteilnehmerInnen gaben an, verheiratet zu sein, 86,2 Prozent hatten Kinder. 29,5 Prozent der Befragten lebten auf dem Land (in einem Ort mit einer Einwohnerzahl von unter 20.000), 34,7 Prozent in einer Großstadt (über 100.000 Einwohner) und die verbleibenden rund 35,7 Prozent in einer Kleinstadt (20.000 bis 100.000 Einwohner). Der durchschnittliche Zeitraum des Führerscheinbesitzes der befragten Personen belief sich auf 51,1 Jahre. Auf die Frage nach der Lebenszufriedenheit wurden im Durchschnitt 8 von 10 Punkten angegeben.

Von den 305 befragten Personen waren zum Zeitpunkt der Befragung 282 aktive AutofahrerInnen. Bei den übrigen 23 Personen handelte es sich um ehemalige AutofahrerInnen, die bereits mit dem Autofahren aufgehört hatten. Diese TeilnehmerInnen beantworteten einen ihrer Situation angepassten Fragebogen, in dem auch die Umstände des Aufhörens erfasst wurden. Da es sich jedoch um eine sehr kleine Teilstichprobe handelte, wird hier auf eine Darstellung der Ergebnisse für diese Gruppe verzichtet. Die Darstellung der Kernergebnisse bezieht sich auf die 282 noch aktiven AutofahrerInnen.

Die demografischen Daten zur Stichprobe der Telefonbefragung finden sich zusammengefasst in Tabelle 5.

Tabelle 5: Demografische Daten – Telefonbefragung

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Geschlecht	Männlich	211	69,2
	Weiblich	94	30,8
Alter	< 75	156	51,1
	> 75	149	48,9
Familienstand	ledig	19	6,2
	verheiratet	199	65,2
	geschieden	38	12,5
	verwitwet	49	16,1
Eigene Kinder	Ja	263	86,2
	Nein	42	13,8
Einwohnerzahl des Wohnortes	< 20.000	90	29,5
	20.000 – 100.000	109	35,7
	100.000 – 500.000	69	22,6
	> 500.000	37	12,1
Weitere Personen im Haushalt	Keine weitere Person	89	29,2
	1 Person	206	67,5
	2 Personen	8	2,6
	3 Personen	1	0,3
	4 Personen	1	0,3
Ausbildung	Kein Abschluss	2	0,7
	Grund- / Hauptschule	68	22,3
	Realabschluss / Mittlere Reife	73	23,9
	Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 10. Klasse	3	1,0
	Fach- / Hochschulreife / Abitur / EOS	159	52,1
Aktive/r Autofahrer/in	Ja	282	92,5
	Nein	23	7,5

3.1.3 Methode

Zunächst wurden im Rahmen von zwei Vorstudien mit insgesamt 200 TeilnehmerInnen anhand eines großen Item-Pools die Fragen ermittelt, die sich als am besten geeignet erwiesen, die für die Fragestellung relevanten Aspekte zu erfassen. Der daraus resultierende Fragebogen für die Telefonbefragung ist in Anhang 1 dargestellt.

3.1.4 Ergebnisse

Die Ergebnisse beziehen sich dabei auf folgende zentrale Aspekte:

- Inwiefern ist den Befragten selbst schon einmal bei einer anderen Person aufgefallen, dass deren Fahrfähigkeit schwächer geworden ist?
- Haben die Befragten in diesem Fall die betreffende Person angesprochen?
- Sind die Befragten selbst schon einmal auf ihre Fahrfähigkeit angesprochen worden?
- Welche Faktoren begünstigen die Ansprache, welche hemmen sie?

3.1.4.1 Ansprache durch die Befragten: Häufigkeit und Inhalt

63,8 Prozent der befragten älteren Personen war bei anderen Personen bereits einmal eine nachlassende Fahrfähigkeit aufgefallen. Von dieser Gruppe der Befragten wiederum hat immerhin die Hälfte die betreffende Person auch auf das Thema angesprochen.

Hauptthemen der Ansprache durch die Befragten waren Unsicherheit beim Fahren, die Fahrfähigkeit allgemein, Konzentration, Reaktionsfähigkeit sowie die Sehfähigkeit (vgl. Abbildung 3).

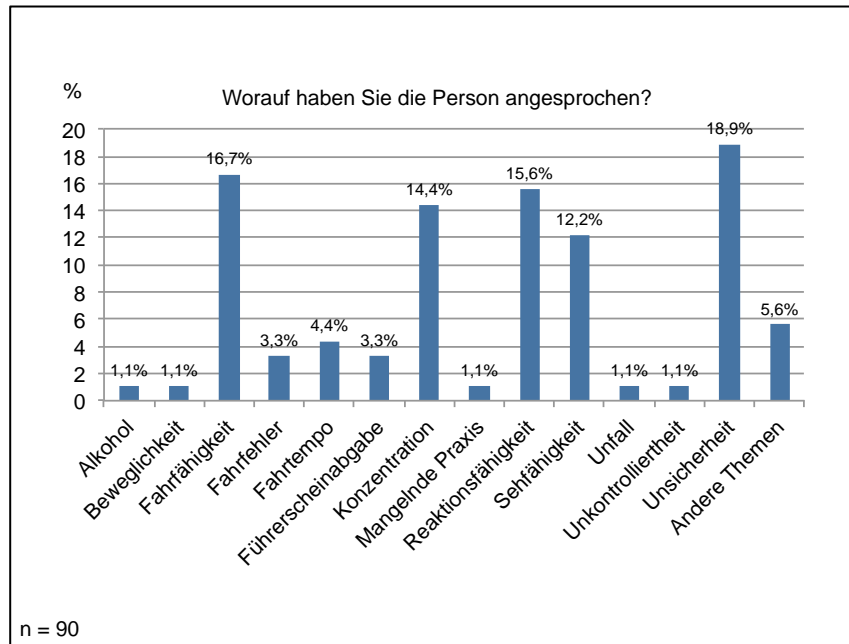


Abbildung 3: Themen der Ansprache

Diejenigen Befragten, die im kritischen Fall die Fahrfähigkeiten ansprachen, unterschieden sich von denjenigen, die sie nicht ansprachen, auf den folgenden im Fragebogen erfassten Variablen: sie hatten eine höhere Lebenszufriedenheit (8.3 Punkte versus 7.8 Punkte). Sie würden selbst eher auf andere hören, wenn ihnen beim Fahren Fehler unterlaufen würden (5.6 Punkte versus 5.4 Punkte), und Sie nahmen eher Alternativen zum Auto wahr, die sie in Anspruch nehmen könnten, wenn sie nicht mehr fahren könnten (4.7 Punkte versus 4.1 Punkte)¹

Gründe für eine Nicht-Ansprache waren insbesondere Angst vor der Reaktion darauf (von 32,2 Prozent genannt) und falsche Zurückhaltung (von 15,6 Prozent genannt) – beispielsweise keinen Mut gehabt zu haben, den Anderen nicht verletzen zu wollen, Rücksicht, Respekt vor der Person, keine Kritik üben zu wollen – sowie eine (subjektiv) nicht vorhandene Zuständigkeit (von 21,1 Prozent genannt), wenn es sich bei der betreffenden Person um keine nahestehende oder gut bekannte Person handelte. In Abbildung 4 wird angeführt, wie viel Prozent der TeilnehmerInnen der Befragung die entsprechenden Gründe genannt haben. Die konkreten Angaben der TeilnehmerInnen wurden dabei zu den aufgeführten Kategorien zusammengefasst.

¹ Diese Variablen wurden anhand einer 10er- beziehungsweise anhand von 6er-Skalen erfasst. Die berichteten Ergebnisse beziehen sich auf Mittelwertunterschiede die statistisch mindestens auf dem 5-Prozent-Niveau signifikant sind.

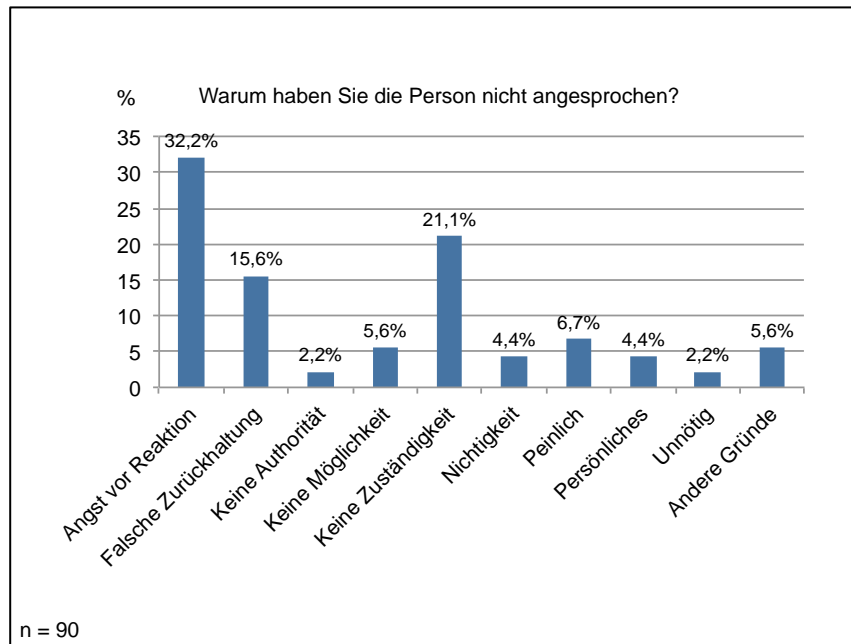


Abbildung 4: Themen der Nicht-Ansprache

3.1.4.2 Ansprache der Befragten durch andere Personen: Häufigkeit, ansprechende Personen und Inhalt

Die Frage, ob sie selbst schon einmal von einer anderen Person auf ihre Fahrfähigkeit angesprochen worden waren, beantworteten nur 17,4 Prozent der Befragten mit Ja.

Das am häufigsten genannte Thema der Ansprache war die Fahrgeschwindigkeit (meist zu schnelles Fahren). Neben auch genannten positiven Rückmeldungen waren vor allem kognitive und körperliche Einschränkungen wie mangelnde Aufmerksamkeit und Konzentration oder Sehfähigkeit weitere Themen (vgl. Abbildung 5).

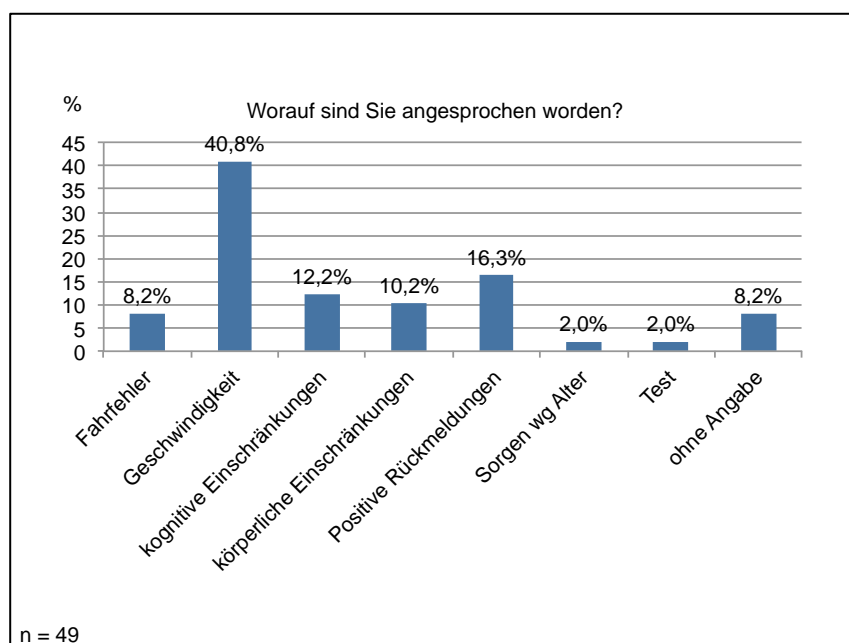


Abbildung 5: Themen der Ansprache

Die Ansprache fand in den meisten Fällen – insgesamt 50 Prozent – durch nahe Verwandte wie den Ehepartner oder die Ehepartnerin (33 Prozent) oder die eigenen Kinder (17 Prozent) statt. Lediglich 4,1 Prozent wurden von einer Ärztin (jeweils der Augenärztin) angesprochen (Abbildung 6).

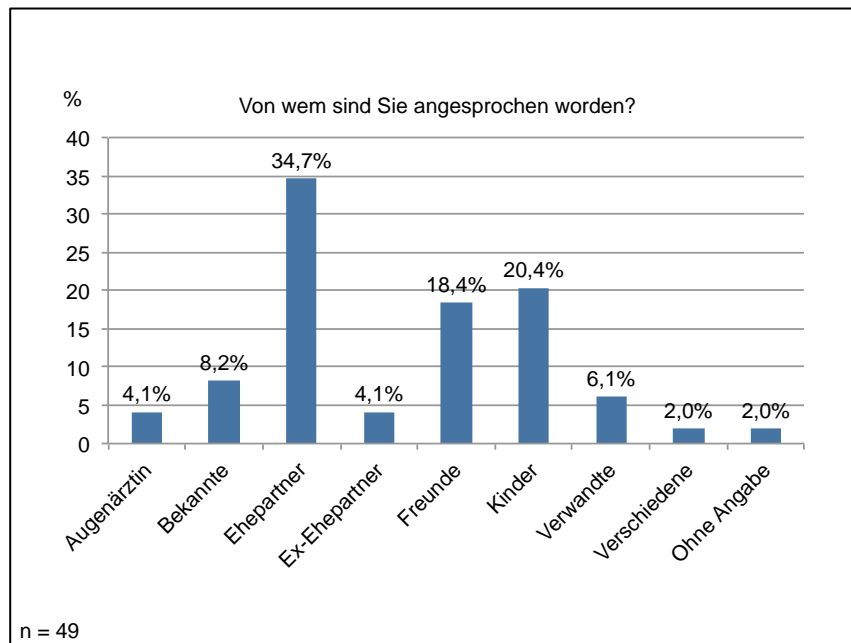
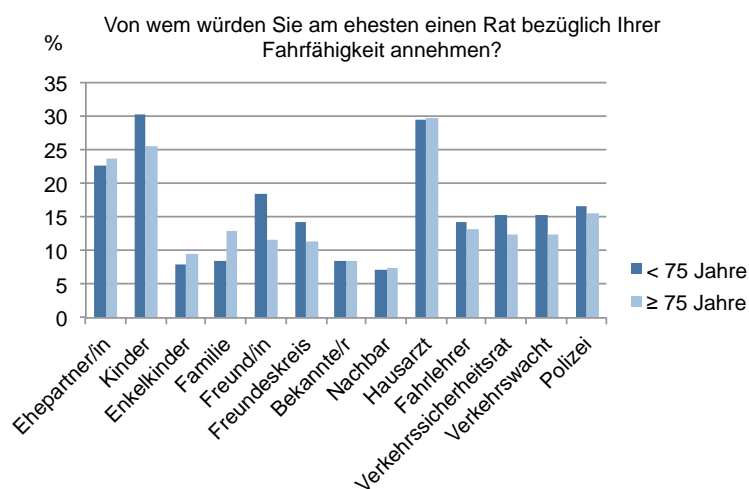


Abbildung 6: Ansprechpersonen

Die Frage nach demjenigen/derjenigen Ansprechpartner/in, von dem die Befragten potentiell am ehesten einen Rat bezüglich ihrer Fahrfähigkeit annehmen würden, zeigte allerdings, dass der Hausarzt / Hausärztin neben dem Ehepartner oder der Ehepartnerin sowie den eigenen Kindern der am stärksten bevorzugte Ansprechpartner ist (vgl. Abbildung 7).



Mehrfachnennungen möglich: n = 282

Abbildung 7: Akzeptierte Rat gebende Person

3.1.4.3 Determinanten der Offenheit für Feedback (Strukturgleichungsmodelle)

Um die zentralen Einflussfaktoren auf die Offenheit für Feedback in einem Modell darzustellen, wurden a-priori Formulierungen empirisch begründeter (linearer) Zusammenhänge zwischen den einzelnen Variablen gebildet und auf Grundlage der Befragungsdaten aus der Telefonbefragung ein Pfadmodell entwickelt, welches in Abbildung 8 dargestellt wird.

Auf der Basis der Theorie der Schutzmotivation (Rogers, 1983) nahmen wir zunächst an, dass das Wissen über problematische Effekte des Alterns auf die Fahrfähigkeit (Problembewusstsein) sich positiv darauf auswirkt, ob Personen selbst auf mögliche Veränderungen im Alter achten und in weiterer Folge auch das Feedback anderer Personen als wichtige Information ansehen. Im Einklang mit der Theorie der Schutzmotivation nahmen wir darüber hinaus an, dass die Offenheit für Feedback und daraus resultierende Konsequenzen größer ist, wenn Verbesserungen als möglich erachtet, Alternativen gesehen und die eigene emotionale Reaktion nicht als sehr stark negativ erwartet werden. Aus der Stereotypenforschung (Konradt & Rothermund, 2011) wurde zudem die Annahme abgeleitet, dass ein positives Altersbild die Offenheit gegenüber Feedback begünstigt.

Die Pfadkoeffizienten beschreiben dabei die Stärke und Richtung der kausalen Effekte, die in der Pfadanalyse geschätzt werden. Zur Beurteilung der Güte des Gesamtmodells werden in der Ergebnisdarstellung folgende Gütekriterien berichtet: Chi-Quadrat-Wert (χ^2), Root-Mean-Square-Error-of-Approximation (RMSEA), Standardized-Root-Mean-Square-Residual (SRMR) sowie der Comparative-Fit-Index (CFI). Nach Diamantopoulos und Siguaw (2000) deuten folgende Cutoff-Werte auf einen sinnvollen Modellfit hin: CFI > 0,9 ; RSMEA < 0.08; SRMR < 0.05. Zur Berechnung des Pfadmodells wurde die Software LISREL herangezogen.

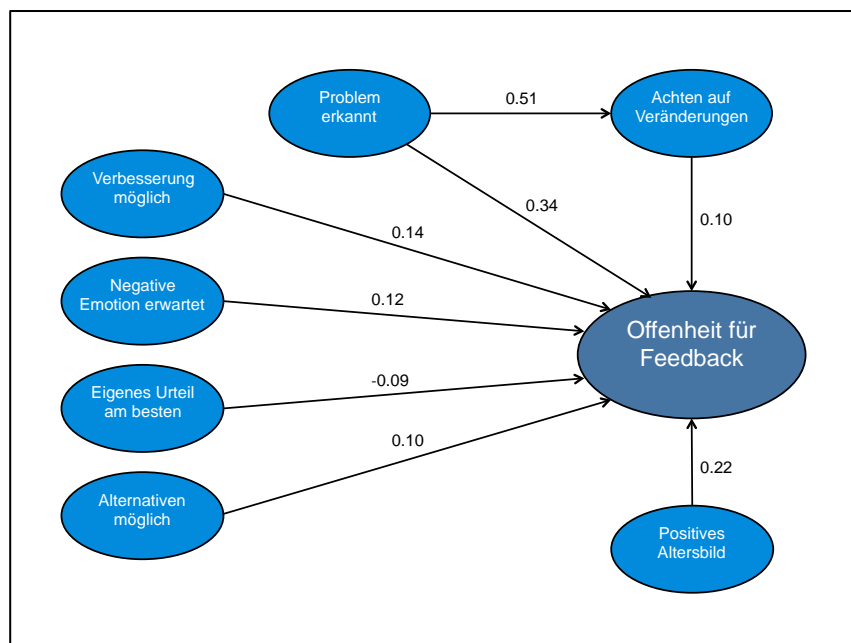


Abbildung 8: Einflussfaktoren der Offenheit für Feedback

Die Ergebnisse der Modellberechnung zeigen einen guten Modellfit zu den Daten aus der Telefonbefragung. Der RMSEA (.052) liegt unter dem Cutoff-Wert von .08. Auch der Cutoff-Wert für den CFI (.983) von > .9 wurde überschritten und deutet somit auf ein gutes Gesamtmodell hin. Insgesamt können 29,6 Prozent der Gesamtvarianz in der Offenheit für Feedback durch die im Modell dargestellten Faktoren aufgeklärt werden. Weitere Maße zur Gesamtgüte des Modells sind Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Offenheit für Feedback

Gesamtmodellgüte							
	χ^2	df	p	CFI	RMSEA	90% CI RMSEA	SRMR
Modell	8.71	5	.12	.983	.052	.0; .108	.03

Inhaltlich zeigt das Modell, dass die Offenheit für Feedback vor allem von drei Hauptfaktoren beeinflusst wird. Zum einen ist dies der Faktor der Problemsensitivität („Problem erkannt“) sowie einer damit einhergehenden Wahrnehmung der Selbstrelevanz der Problematik nachlassender Fahrfähigkeiten („Achten auf Veränderungen“), die einen starken Einfluss auf die Feedbackbereitschaft haben. Zum anderen sind Personen offener gegenüber Rückmeldungen zu ihrer Fahrfähigkeit, wenn sie ein positives Altersbild haben („Positives Altersbild“) und somit anstelle eines defizitorientierten Bezugs zum Alter die Kompetenzen älterer Menschen sowie deren Chancen und Möglichkeiten vordergründig wahrnehmen. Als dritter Faktor erweist sich in diesem Modell ein Effektivitätsaspekt, der den aktiven Handlungsspielraum der betroffenen Person betont (Erkennen von Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrverhalten durch das erhaltene Feedback („Verbesserung möglich“), Wahrnehmung von Alternativen („Alternative möglich“)). Als Hemmfaktor von Feedbackbereitschaft, sichtbar z.B. durch das Minus Vorzeichen, zeigen sich Erwartungen, durch das erhaltene Feedback verletzt zu werden („Negative Emotion erwartet“). Wird die Norm der Eigenverantwortung im Zusammenhang mit der Fahrfähigkeit als stark erlebt, so hemmt dieser Faktor ebenfalls die Offenheit für Feedback („Eigenes Urteil am besten“).

In einem weiteren Schritt wurde der Aspekt einer verpflichtenden Beratung zur Fahrfähigkeit in das Modell integriert. Abbildung 9 zeigt das erweiterte Modell.

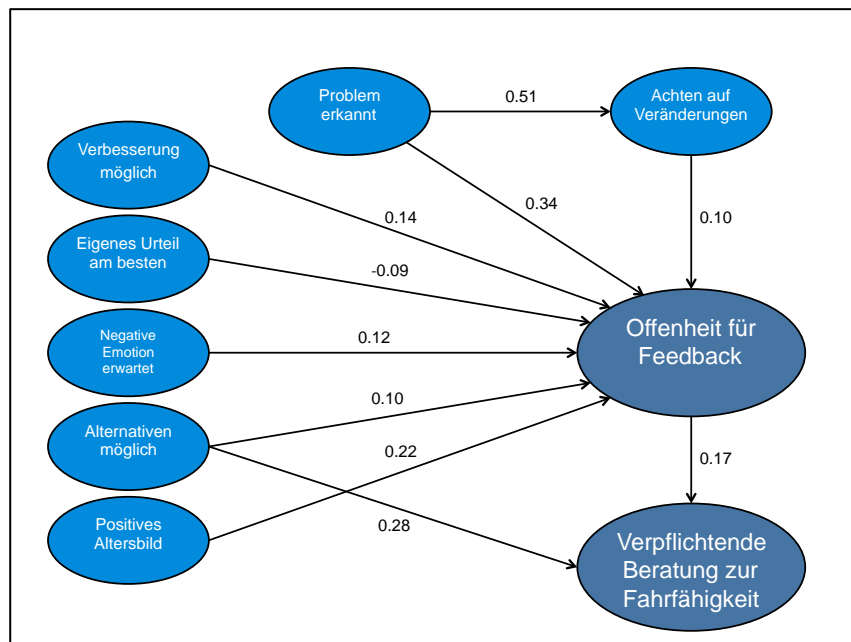


Abbildung 9: Einflussfaktoren der Offenheit für Feedback und einer Pflichtberatung

Das Modell zeigt, dass die Zustimmung zur verpflichtenden Beratung in einem positiven Zusammenhang zur Offenheit für Feedback sowie zu den wahrgenommenen Alternativen zur Automobilität steht. Der Fit des erweiterten Modells ist vergleichbar mit dem Fit des zuvor beschriebenen Modells. Weiters steht dieses Modell im Einklang zu der Annahme, dass die Offenheit gegenüber

Feedback die Wirkungen der verschiedenen zuvor angesprochenen Variablen bündelt und als zentrale Variable gesehen werden kann, die auch einen wichtigen Einfluss auf die Einstellung zu einer verpflichtenden Beratung zur Fahrfähigkeit hat.

Tabelle 7: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Offenheit für Feedback und einer Pflichtberatung

Gesamtmodellgüte							
	χ^2	df	p	CFI	RMSEA	90% CI RMSEA	SRMR
Modell	13.35	11	.27	.991	.028	.0; .07	.03

Das Modell zeigt, dass die Zustimmung zu einer gesetzlich verpflichtenden Beratung zur eigenen Fahrfähigkeit durch einen Fahrtrainer ab einem Alter von 70 Jahren (regulativer Zugang) sowohl durch die Feedbackbereitschaft als auch dem Wissen um Mobilitätsalternativen zum Auto beeinflusst wird. Dabei werden 12,7 Prozent der Varianz in der Zustimmung zu einer verpflichtenden Beratung durch die beiden Faktoren aufgeklärt.

3.1.4.4 Zusätzliche Analysen auf der Ebene einzelner Items

Über das Strukturgleichungsmodell hinaus führen wir die Ergebnisse von Analysen auf der Ebene einzelner Items an, wobei diese durchgehend so gepolt wurden, dass hohe Werte für eine starke Ausprägung stehen. Diese Informationen sind ergänzend zu den oben angeführten Analysen zu verstehen. Bei den hier aufgeführten Korrelationen wird nicht berücksichtigt, welchen Beitrag die Variablen gemeinsam zur Vorhersage der Offenheit gegenüber Feedback leisten und welche Variablen unabhängig von den anderen Variablen zur Vorhersage beitragen.

Unabhängig von der ansprechenden Person ist die Bereitschaft, ein Feedback zur eigenen Fahrfähigkeit anzunehmen, am stärksten ausgeprägt, je eher sich eine Person bereits einmal Gedanken darüber gemacht hat, dass ihre Fahrfähigkeit im Alter nachlassen könnte ($r = .32^{**}$, $p < .01$), je positiver das Altersbild einer Person ist ($r = .17^{**}$, $p < .01$), je eher eine Person Alternativen zum Auto wahrnimmt ($r = .15^*$, $p < .05$), und je zufriedener eine Person mit ihrem Leben ist ($r = .14^*$, $p < .05$). Die Bedeutung dieser Faktoren ist bei der Gruppe der über 75-Jährigen stärker ausgeprägt als bei der Gruppe der 65- bis 75-Jährigen.²

Eine gesetzlich vorgeschriebene Beratung zur eigenen Fahrfähigkeit ab einem bestimmten Alter durch einen Fahrtrainer lehnte fast die Hälfte der Befragten (46,8 Prozent, $n = 282$) ab, während die restlichen 53,2 Prozent einer externen Regulation zustimmten. 7,4 Prozent stimmten einer einmal jährlich stattfindenden Pflichtberatung zu, 27,7 Prozent einer Überprüfung alle zwei Jahre, 11,3 Prozent alle 3 Jahre und 6,7 Prozent alle 5 Jahre (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Pflichtberatung

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Pflichtberatung	Keine verbindlichen Tests	132	46,8
	Einmal jährlich	21	7,4
	Alle 2 Jahre	78	27,7
	Alle 3 Jahre	32	11,3
	Alle 5 Jahre	19	6,7

² Die Zusammenhänge zwischen den genannten Variablen wurden anhand von Korrelationen getestet. Die berichteten Ergebnisse beziehen sich auf bivariate Korrelationen, die statistisch mindestens auf dem 5-Prozent-Niveau signifikant sind (** $p < .01$, * $p < .05$).

Die Zustimmung zu einer solchen Beratung ist umso stärker, je eher eine Person Alternativen zum Auto wahrnimmt ($r = .23^{**}$, $p < .01$), je eher sich eine Person bereits einmal Gedanken darüber gemacht hat, dass ihre Fahrfähigkeit im Alter nachlassen könnte ($r = .16^{**}$, $p < .01$), je häufiger eine Person sich mit Vorsorge für das Alter beschäftigt ($r = .14^*$, $p < .05$) und je offener eine Person allgemein für eine Ansprache ist ($r = .13^*$, $p < .05$).

Insgesamt legen die Daten nahe, dass die Bereitschaft, ein Feedback zur eigenen Fahrfähigkeit anzunehmen am größten ist, wenn sich eine Person bereits Gedanken über ein potentiell nachlassendes der eigenen Fahrfähigkeit gemacht hat, wenn die Person ein positives Altersbild hat, wenn sie sich Alternativen zum Auto vorstellen kann und wenn ihre Lebenszufriedenheit hoch ist.

3.2 Online-Befragung Angehöriger

Die Online-Befragung Angehöriger wurde im Zeitraum vom 10.-12. Mai 2013 durchgeführt. Die TeilnehmerInnen wurden über das Online-Panel des mit der Befragung beauftragten Institutes rekrutiert.

3.2.1 Stichprobe

Für die Online-Befragung wurden anfänglich 221 Personen rekrutiert. Diesen wurde zunächst die Frage gestellt, ob Ihnen bei einer älteren Person schon einmal aufgefallen ist, dass deren Fahrfähigkeit schwächer geworden ist. Diese Frage bejahten 78 Prozent der Befragten. Nur diese Personen konnten an der weiteren Befragung teilnehmen. Wie auch bei der Telefonbefragung zeigt sich hier eine hohe Quote von Personen, denen Schwächen beim Fahrverhalten älterer AutofahrerInnen auffallen. Insgesamt beendeten dann 106 Personen im Alter zwischen 40 und 60 Jahren mit einem Durchschnittsalter von 52,1 Jahren die Befragung. Der Anteil weiblicher Teilnehmerinnen betrug 46,2 Prozent, jener der männlichen Teilnehmer 53,8 Prozent. 59,4 Prozent der Befragten gaben an, verheiratet zu sein und mit dem/der Ehepartner/in zusammenzuleben. Bei der großen Mehrheit der Befragten (89,6 Prozent) handelte es sich um aktive AutofahrerInnen. 40,6 Prozent der Befragten lebte auf dem Land (in einem Ort mit einer Einwohnerzahl von unter 20.000), 34 Prozent in einer Großstadt (über 100.000 EinwohnerInnen) und die verbleibenden 25,5 Prozent in einer Kleinstadt (20.000 bis 100.000 EinwohnerInnen). Die Lebenszufriedenheit der Befragten wurde im Durchschnitt mit 6,6 von 10 möglichen Punkten geratet.

Eine genaue Darstellung der deskriptiven Daten zur Stichprobe der Online-Befragung ist in Tabelle 9 zusammengefasst:

Tabelle 9: Demografische Daten – Online-Befragung

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Geschlecht	Männlich	57	53,8
	Weiblich	49	46,2
Familienstand	ledig	24	22,6
	verheiratet	65	61,3
	geschieden	15	14,2
	verwitwet	2	1,9
Eigene Kinder	Ja	78	73,6
	Nein	28	26,4
Einwohnerzahl des Wohnortes	< 20.000	43	40,6
	20.000 – 100.000	27	25,5
	100.000 – 500.000	18	17,0
	> 500.000	18	17,0
Ausbildung	Kein Abschluss	1	0,9
	Grund- / Hauptschule	16	15,1
	Realabschluss / Mittlere Reife	34	32,1
	Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 8. / 9. Klasse	2	1,9
	Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 10. Klasse	4	3,8
	Fach- / Hochschulreife / Abitur / EOS	49	46,2
Führerscheinbesitz	Ja	101	95,3
	Nein	5	4,7
Autobesitz	Ja	87	82,1
	Nein	19	17,9
Aktive/r Autofahrer/in	Ja	95	89,6
	Nein	11	10,4

3.2.2 Methode

Der Fragebogen der Online-Befragung ist in Anhang 2 dargestellt und enthält vorwiegend Fragen zu zwei zentrale Forschungsfragen, die anschließend in der Ergebnisdarstellung berichtet werden.

3.2.3 Ergebnisse

Die Online-Befragung galt insbesondere der Klärung folgender zentraler Forschungsfragen:

- Sprechen Angehörige ältere Autofahrer/innen auf ihr Fahrverhalten an, wenn sie bei ihnen Veränderungen oder Einschränkungen im Fahrverhalten bemerken?
- Welche Faktoren begünstigen beziehungsweise hemmen eine Ansprache von Betroffenen seitens der Angehörigen?

3.2.3.1 Betroffene Person und Ansprache bzw. Nicht-Ansprache

Das Durchschnittsalter der Person, bei der den Befragten eine veränderte Fahrfähigkeit aufgefallen war, betrug 73,3 Jahre. In den meisten Fällen handelte es sich um den eigenen Vater (29,2 Prozent), einen Bekannten (19,8 Prozent) oder die eigene Mutter (11,3 Prozent) (vgl. Abbildung 10).

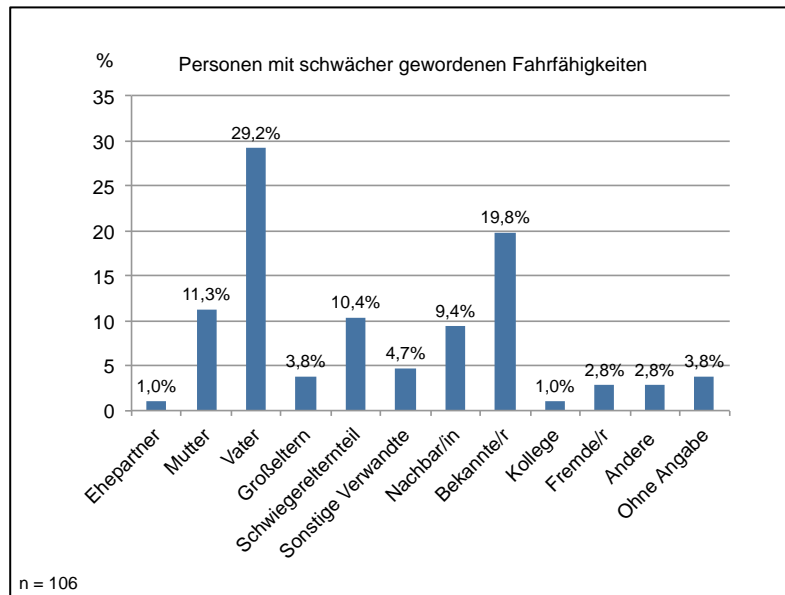


Abbildung 10: Personen mit schwächer gewordener Fahrfähigkeit

Mehr als die Hälfte der Befragten (60,4 Prozent, n = 106) hatte die betreffende Person nach eigener Aussage auch auf das Thema angesprochen. Hauptgründe für die Ansprache (vgl. Abbildung 11) waren Sorge um die betreffende Person oder mitfahrende Personen (zum Beispiel die eigenen Kinder), eine beobachtete Verkehrsgefährdung beim Mitfahren (zum Beispiel durch Fahrfehler oder die Fahrweise) sowie eine allgemeine Angst, dass etwas passieren könnte (15,6 Prozent).

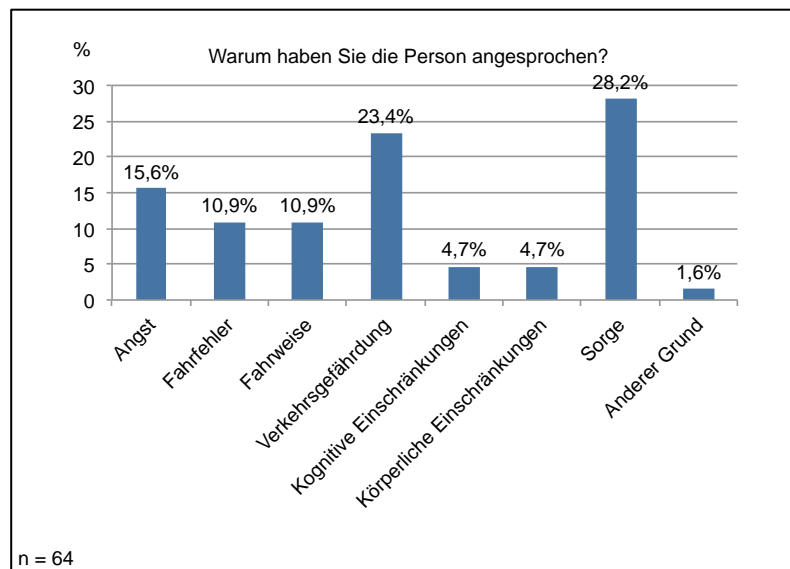


Abbildung 11: Gründe für die Ansprache

Hauptthemen der Ansprache waren Unsicherheit beim Fahren, körperliche Einschränkungen, ein mögliches Aufhören, Konzentration und Reaktionsvermögen (vgl. Abbildung 12).

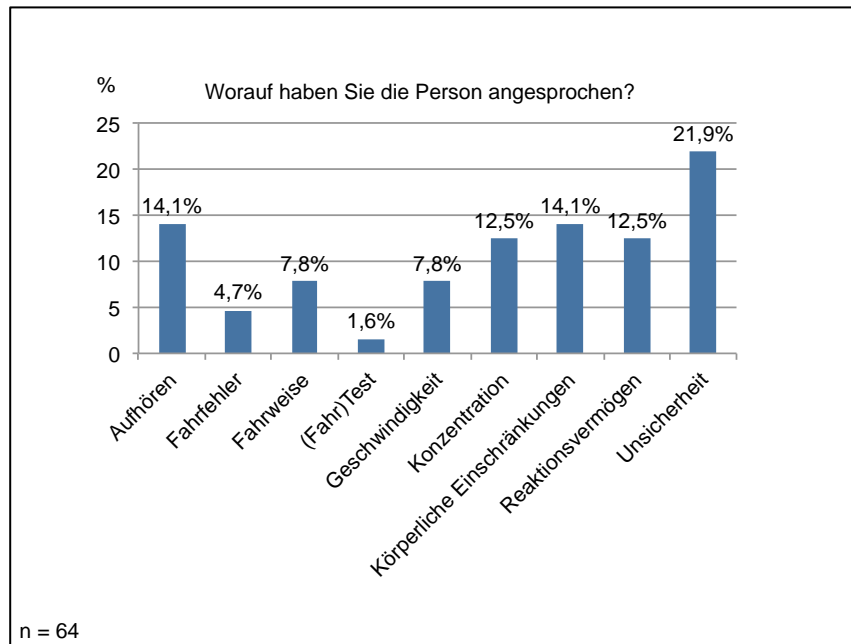


Abbildung 12: Themen der Ansprache

Gründe für eine Nicht-Ansprache waren insbesondere eine erwartete Abwehrhaltung seitens der betreffenden Person, Angst vor der Reaktion auf die Ansprache, keine Notwendigkeit der Ansprache, da die Person ihre Fehler oder das Nachlassen der Fahrfähigkeit selbst bemerkt hatte oder eine (subjektiv) nicht vorhandene Zuständigkeit, da es sich bei der betreffenden Person um keine nahestehende oder gut bekannte Person handelte (Abbildung 13). Keine Möglichkeit zur Ansprache wurde von 14,3 Prozent der Personen als Grund für die Nicht-Ansprache genannt.

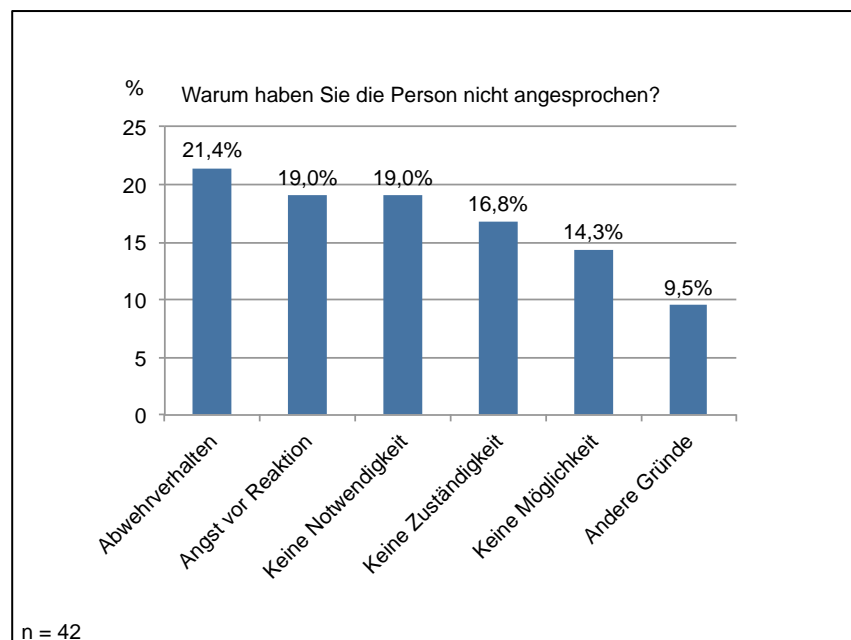


Abbildung 13: Gründe für eine Nicht-Ansprache

Die Frage nach demjenigen/derjenigen Ansprechpartner/in, von dem Ältere aus Sicht der Befragten am ehesten einen Rat bezüglich ihrer Fahrfähigkeit annehmen würden, zeigte, dass die Befragten die/den bevorzugte/n Ansprechpartner/in gut einschätzen, denn sie vermuten – in Übereinstimmung mit den Ergebnissen aus der Telefonbefragung – den Hausarzt / die Hausärztin neben

dem Ehepartner oder der Ehepartnerin sowie den eigenen Kindern als am stärksten akzeptierte Ansprechpartner (vgl. Abbildung 14).

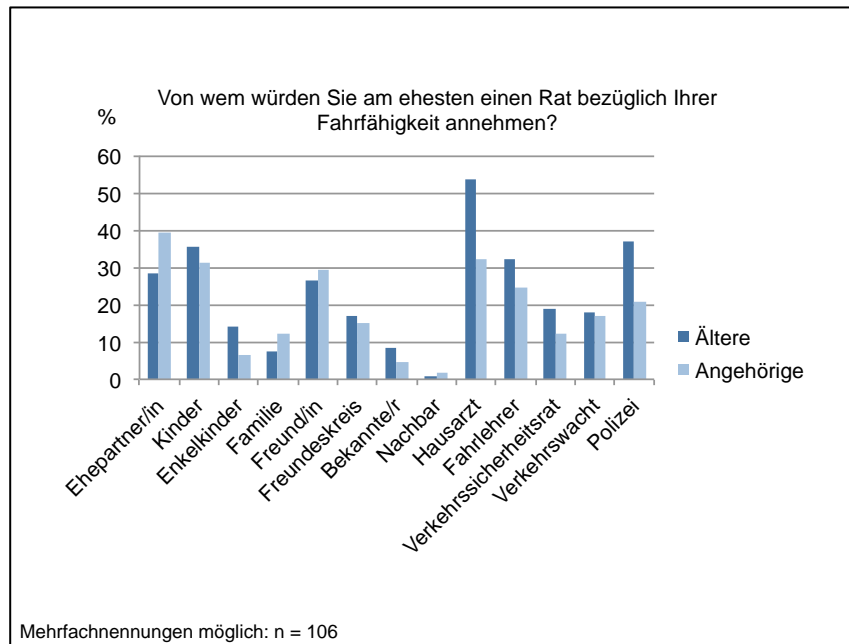


Abbildung 14: Akzeptierte Rat gebende Personen

3.2.3.2 Determinanten der Ansprache

Um entsprechend der Telefonbefragung auch bei der Online-Befragung Angehöriger die Richtung der kausalen Effekte beschreiben und darstellen zu können, wurde auf Grundlage der vorliegenden Daten aus der Online-Befragung ein Pfadmodell entwickelt, welches in Abbildung 15 dargestellt wird.

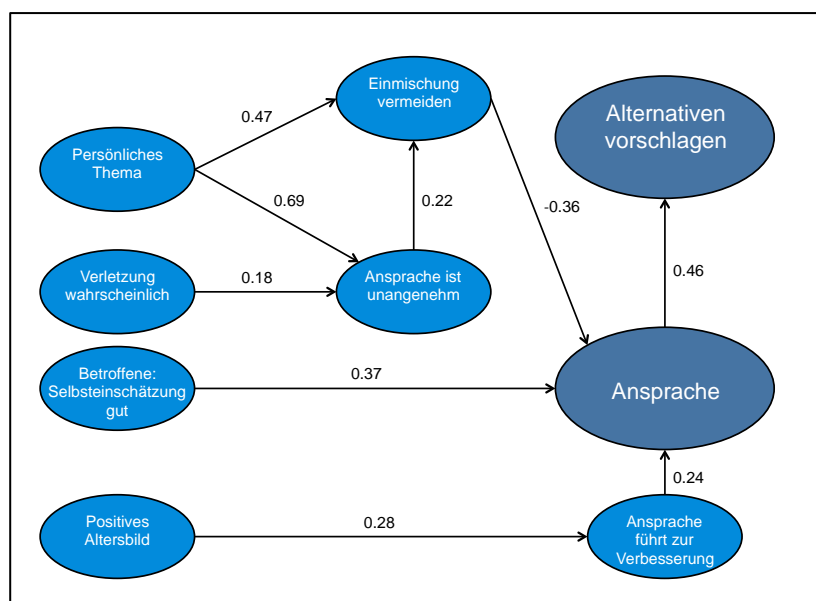


Abbildung 15: Pfadmodell zur Befragung der Angehörigen

Das Modell erklärt das kausale Zusammenspiel unterschiedlicher Wirkfaktoren, die eine Ansprache auf nachlassende Fahrfähigkeiten bei älteren AutofahrerInnen beeinflussen, wobei drei Kern-

faktoren identifiziert werden konnten. Auch in diesem Modell nimmt der Faktor eines positiven Altersbildes eine gewichtige Rolle ein. So zeigt sich, dass einem positiven Altersbild folgend potentielle Verbesserungsmöglichkeiten durch die Gabe von Feedback zur Fahrfähigkeit erkannt werden und folglich die Ansprache wahrscheinlicher wird. Hierbei sind es vor allem Alternativvorschläge zum Auto, die sich als Gegenstand einer Ansprache für die TeilnehmerInnen anbieten. Ein zweiter entscheidender Faktor stellt die emotionale Komponente einer Ansprache dar. Als ein sehr persönliches Thema wahrgenommen, erscheint eine Ansprache der Problematik, nicht zuletzt ob der drohenden Verletzung des Empfängers der Rückmeldung, als unangenehme Aufgabe. Dies hat zur Folge, dass von persönlichen Interventionen aus empathischen Motiven abgesehen wird und das Dilemma der Nichtansprache aufrechterhalten bleibt. Als dritter Faktor kommt eine empfundene Norm der Eigenverantwortung hinzu, die eine persönliche Entscheidung bezüglich der eigenen Fahrfähigkeiten zu Lasten einer aktiven Ansprache von altersbedingten Einschränkungen der Fahrfähigkeit rechtfertigt.

Tabelle 10 berichtet die Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Befragung der Angehörigen, in welchem 22,5 Prozent der Varianz in der Ansprache durch die drei Kernfaktoren aufgeklärt werden.

Tabelle 10: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zur Befragung der Angehörigen

Gesamtmodellgüte							
	χ^2	<i>df</i>	<i>p</i>	CFI	RMSEA	90% CI RMSEA	SRMR
Modell	34.15	21	.03	.955	.075	.02; .12	.08

3.2.3.3 Zusätzliche Analysen auf der Ebene einzelner Items

Neben den oben bereits genannten Gründen für die Ansprache zeigte sich auf der Ebene einzelner Items, dass Personen eher dazu neigen, einen älteren Verwandten oder eine andere ältere Person anzusprechen, je älter sie selbst sind ($r = .23^*$, $p < .05$), je eher ihnen Fahrfehler, eine eingeschränkte Fahrfähigkeit oder ein negativer Gesundheitszustand aufgefallen sind ($r = .32^{**}$, $p < .01$) und je eher sie bestimmte Strategien der Ansprache (Aufmerksam machen auf schlimme Folgen, Vermittlung eines positiven Altersbildes, Aufzeigen von Alternativen) für sinnvoll halten ($r = .31^{**}$, $p < .01$). Darüber hinaus sank mit zunehmendem Alter die Zustimmung zu einer verpflichtenden Beratung ($r = .26^{**}$, $p < .01$).²

Insgesamt zeigen die Daten, dass Angehörige das Problem der nachlassenden Fahrfähigkeit bei älteren Verwandten wahrnehmen. Sie zeigen aber auch, dass die Angehörigen zwar der Ansicht sind, dass Ältere allgemein offen für Ratschläge sind, gleichzeitig jedoch bezweifeln, dass die Älteren konkrete Ratschläge zur Fahrfähigkeit auch umsetzen würden. Das größte (emotionale) Hemmnis, jemanden auf dessen Fahrfähigkeit anzusprechen, stellt die Angst vor der Reaktion beziehungsweise eine (falsche) Zurückhaltung dar, der das Bedürfnis zugrunde liegt, den Betroffenen nicht verletzen zu wollen. Das eigene Alter sowie die Verfügbarkeit von Strategien wirken sich demgegenüber positiv auf eine Ansprache aus, d.h. je älter eine Person ist und je eher sie sich bereits Gedanken darüber gemacht hat, auf welche Aspekte sie bei einer Ansprache eingehen könnte, desto eher findet eine Ansprache statt.

3.3 Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Telefon- und Onlinebefragung

Abbildung 16 fasst die zentralen Ergebnisse aus beiden Befragungen zusammen.

Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse aus beiden Befragungen

Ansprache älterer AutofahrerInnen auf ihre Fahrfähigkeit

- Eine Ansprache älterer AutofahrerInnen findet häufiger statt als ausgehend von den Ergebnissen aus den Fokusgruppen aus AP1 erwartet, wenn auch immer noch relativ selten.
- Die Ansprache findet am häufigsten durch Angehörige statt. Ärzte sprechen Ältere hingegen äußerst selten auf deren Fahrfähigkeit an.
- Angehörige – (Ehe)Partner/in oder Kinder – gehören neben dem Arzt / Ärztin zu den am stärksten akzeptierten AnsprechpartnerInnen.

Wahrnehmung des Problems und seine Ansprache

- Insgesamt gibt es sowohl bei den Angehörigen, als auch bei den Älteren selbst eine hohe Quote von Personen, denen Schwächen beim Fahrverhalten Älterer auffallen.
- Ungefähr die Hälfte derjenigen, denen Schwächen auffallen, spricht die betreffende Person jedoch nicht an.
- Personen mit einem positiven Altersbild sind eher bereit, andere Personen auf ihre Fahrfähigkeiten anzusprechen. Diese Personen gehen auch eher davon aus, dass eine Ansprache zu positiven Veränderungen führt.
- Hemmend wirken sich auf die Ansprache aus: a) die Befürchtung, dass man die angesprochene Person verletzt, und b) die Erwartung, dass die Angesprochenen denken, dass sie sich selbst am besten einschätzen können.

Offenheit für Feedback

- Die Offenheit der Betroffenen für Feedback wird durch ein positives Altersbilds begünstigt.
- Darüber hinaus wirken sich positiv auf die Offenheit für Feedback aus: das Erkennen des Problems, die Sensitivität gegenüber Veränderungen und die Überzeugung, dass Alternativen zur Automobilität möglich sind.

Abbildung 16: Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse aus beiden Befragungen

Obwohl vielen Personen die Schwächen beim Autofahren bei älteren Menschen auffallen, spricht lediglich die Hälfte dieser Personen die bemerkten Schwächen an. Dabei findet eine Ansprache vor allem durch die Personen selten statt, von denen es erwartet wird (Arzt / Ärztin). Ein wesentlicher Faktor, der eine Ansprache nachlassender Fahrfähigkeiten älterer VerkehrsteilnehmerInnen begünstigt, ist ein positives Altersbild und einer damit einhergehenden Fokussierung auf Verbesse-

rungspotentiale, die durch eine Ansprache aufgedeckt werden können. Hinderlich für die Ansprache ist dagegen die Erwartung, dass die Ansprache unangenehm ist und die betroffenen Personen sehr verletzen könnte, sowie die Ansicht, dass Betroffene denken, dass sie selbst die eigenen Fähigkeiten gut einschätzen können.

Wie bei der Ansprache fördert das positive Altersbild die Offenheit gegenüber Feedback zu den eigenen Fahrfähigkeiten bei den Betroffenen. Darüber hinaus ist die Offenheit gegenüber der Ansprache größer, wenn a) das Problem grundsätzlich erkannt wird, b) die Betroffenen schon selbst aufmerksam für Veränderungen in den eigenen Fähigkeiten sind, c) sie Verbesserungen als möglich ansehen und d) Alternativen zur Automobilität für sie vorstellbar sind. Mit diesen Faktoren zeigt sich hier ein Muster, dass viele Komponenten der Theorie der Schutzmotivation enthält, die im Bereich der Gesundheitsprävention schon sehr gut erforscht wurde. Diese Theorie basiert auf der Annahme, dass Aufklärungsmaßnahmen einen größeren Erfolg haben, wenn die Betroffenen auf das Problem aufmerksam gemacht werden, sich bewusst sind, dass sie selbst betroffen sein können und zudem Möglichkeiten sehen zu reagieren.

Die genannten optimalen Bedingungen für die Ansprache und die Offenheit gegenüber der Ansprache auf Defizite in der Fahrfähigkeit liegen vermutlich eher selten vor. Vielmehr liegt auf Basis der Befragungsstudien und der Fokusgruppen nahe, dass eher ein Teufelskreis besteht (vgl. Abbildung 17). Obwohl das Problem erkannt wird, findet die Ansprache kaum statt, da die Befürchtung besteht, durch die Ansprache zu verletzen, die Norm wahrgenommen wird, dass man selbst verantwortlich ist (und auch selbst den besten Einblick in die Fahrfähigkeiten hat) und da Ärzte / Ärztinnen für kompetente Ansprechpartner gehalten werden, die die Ansprache vornehmen sollten, es aber letztendlich selten tun.

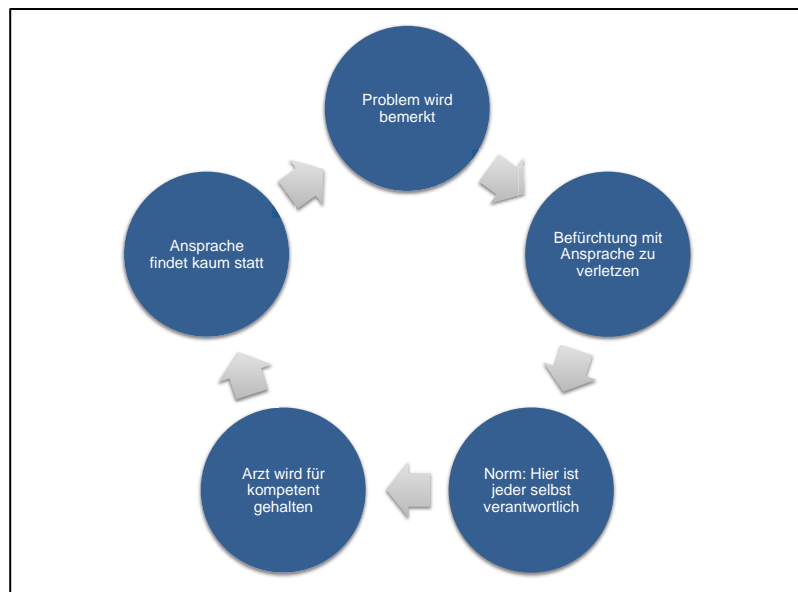


Abbildung 17: Problemkreislauf der Ansprache

4 Arbeitspaket 3 und 4

Die Ergebnisse der Arbeitspakete 1 und 2 legen nahe, dass eine individuelle Ansprache der Fahrfähigkeiten und möglicher Formen der Selbstregulation mit starken Hindernissen verbunden ist, da die Ansprechenden oft eine persönliche Verletzung der angesprochenen Person fürchten oder davon ausgehen, dass die Angesprochenen denken, dass sie selbst genügend Einsicht in ihre Fahrfähigkeiten haben. Daher besteht die Frage, ob die Ansprache nicht sinnvoller Weise im Rahmen eines Programms eingebunden werden kann. Daher wurde in den Arbeitspaketen 3 und 4 das Programm „sicher mobil“ evaluiert.

Das Programm „sicher mobil“ zielt im Rahmen von Einzel- oder Serienveranstaltungen darauf ab, an die Erfahrungen der ProgrammteilnehmerInnen anzuknüpfen und Herausforderungen, Chancen und Risiken für ältere VerkehrsteilnehmerInnen bewusst zu machen sowie Lösungen beziehungsweise anwendbare Strategien zu erarbeiten. Eine erste Evaluation innerhalb der Seminare zeigte positive Bewertungen seitens der TeilnehmerInnen (vgl. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2010). Demnach wurden in der subjektiven Einschätzung auf der Lernebene vor allem die Themenbereiche „Körperliche Veränderungen im Alter“ sowie „aktuelle Regeln und Regeländerungen“ als vielfältige nützliche Wissensanregungen in den Veranstaltungen wahrgenommen. Der subjektiv angegebene Lernerfolg war bei Frauen höheren Alters abnehmend, Männern verzeichneten dagegen einen leichten Anstieg mit zunehmendem Alter. Auch die Programmumsetzung wurde überwiegend (zwei Drittel würden die Veranstaltung „uneingeschränkt“ weiterempfehlen) als sehr positiv beurteilt. Die Interessensschwerpunkte der TeilnehmerInnen zeigten eine klare Bevorzugung der Kraftfahrermobilität (86 % Prozent), wengleich diese zu Gunsten der Fußgängermobilität mit zunehmendem Alter abnahm. Kritik bezog sich häufiger auf den Zeitrahmen der Veranstaltung, welcher von fast einem Viertel nur als „gerade noch ausreichend“ beziehungsweise von 1,7 Prozent als „eher“ (1,0 Prozent) oder „deutlich zu knapp“ (0,7 Prozent) beurteilt wurde. Mobilität im Alter für die „Erledigung des privaten Lebensalltags“ wurde von 76,6 Prozent der TeilnehmerInnen als bedeutsam eingeschätzt.

Da diese Evaluation, die als Fragebogenstudie konzipiert worden war, nur erste Einblicke in die Umsetzung des Programms gab, lag der Schwerpunkt in der von uns durchgeführten Evaluation auf einer Befragung zu Messzeitpunkten vor bzw. nach Abschluss des Seminars. Durch dieses komplexere Evaluationsdesign konnten tiefere Einblicke in die Bewertung und Wirksamkeit des „sicher mobil“-Programmes gewonnen und zusätzlich die Intentionsebene miterfasst werden (vgl. 4.1.1 Ebenen der Evaluationsziele). Darüber hinaus ermöglichte diese Herangehensweise eine gute Vergleichbarkeit der Messungen zu den drei Messzeitpunkten.

4.1 Vereinbarung von Zielen der Evaluation

In einem gemeinsamen Austausch mit den Verantwortlichen für die Durchführung und Entwicklung des Programms „sicher mobil“ sowie dem GDV wurden in einem ersten Schritt folgende Evaluationsziele vereinbart:

Die Evaluation sollte insbesondere erfassen,

- ob die TeilnehmerInnen mit den Inhalten und Rahmenbedingungen des Programms zufrieden waren und eine Weiterempfehlungsbereitschaft signalisieren (Evaluationsebene: Reaktion).
- ob die Veranstaltung den TeilnehmerInnen in der Selbstsicht geholfen hat, mit altersspezifischen Einschränkungen der Fahreignung umzugehen und Möglichkeiten der Verhaltensanpassung erläutert hat (Evaluationsebene: Lernen).

- ob in der Veranstaltung konkrete Intentionen gebildet wurden, die auf entsprechende Verhaltensänderungen abzielen und diese Intentionen auch noch nach der Veranstaltung beibehalten werden (Evaluationsebene: Intentionen).

4.1.1 Ebenen der Evaluationsziele

In Anlehnung an Standardmodelle der Evaluationsforschung (Bortz & Döring, 2006) und im Einklang mit den vereinbarten Evaluationszielen werden drei Erfolgebenen der Programmevaluation im vorliegenden Design erfasst:

- **Ebene der Reaktion:** Auf der *Reaktionsebene* (Messzeitpunkt T2) wurde erhoben, wie zufrieden die TeilnehmerInnen mit dem „sicher mobil“-Programm waren, wobei die Weiterempfehlungsbereitschaft der Veranstaltung, die Beurteilung des Zeitrahmens sowie themenbezogene Interessenschwerpunkten erhoben wurden. Positive Reaktionen auf das Programm können dabei die Lernmotivation und somit die Akzeptanz des Programms stärken.
- **Ebene des Lernens:** Auf der *Lernebene* (Messzeitpunkt T2) wurde erfasst, ob die Veranstaltung den TeilnehmerInnen in der Selbstsicht geholfen hat, mit altersspezifischen Einschränkungen der Fahreignung umzugehen und zudem Möglichkeiten der Verhaltensanpassung erläutert hat.
- **Ebene der Intentionen:** Auf der *Intentionsebene* wurde erfasst, ob die TeilnehmerInnen in der Veranstaltung konkrete Intentionen gebildet hatten, die auf entsprechende Verhaltensänderungen abzielen und ob diese Intentionen auch noch nach der Veranstaltung beibehalten wurden.

4.2 Evaluationsdesign

4.2.1 Messzeitpunkte

Es wurden Datenerhebungen zu drei Messzeitpunkten durchgeführt (siehe Abbildung 18): Die Basismessung mittels Fragebogen erfolgte dabei unmittelbar vor Beginn des Programms (**T1**), die Erhebung der Evaluationsziele auf drei Erfolgebenen innerhalb von 14 Tagen nach Abschluss des Programms (**T2**). Zum dritten Messzeitpunkt wurde eine Telefonbefragung einige Monate nach Abschluss des Programms (**T3**) durchgeführt. Um die Rücklaufquote zum dritten Messzeitpunkt zu erhöhen, wurde ergänzend zum Telefoninterview ein Kurzfragebogen an jene TeilnehmerInnen gesendet, die telefonisch nicht erreicht werden konnten und zum zweiten Messzeitpunkt ihre Bereitschaft ausgesprochen hatten, für eine Follow-up-Erhebung zur Verfügung zu stehen.

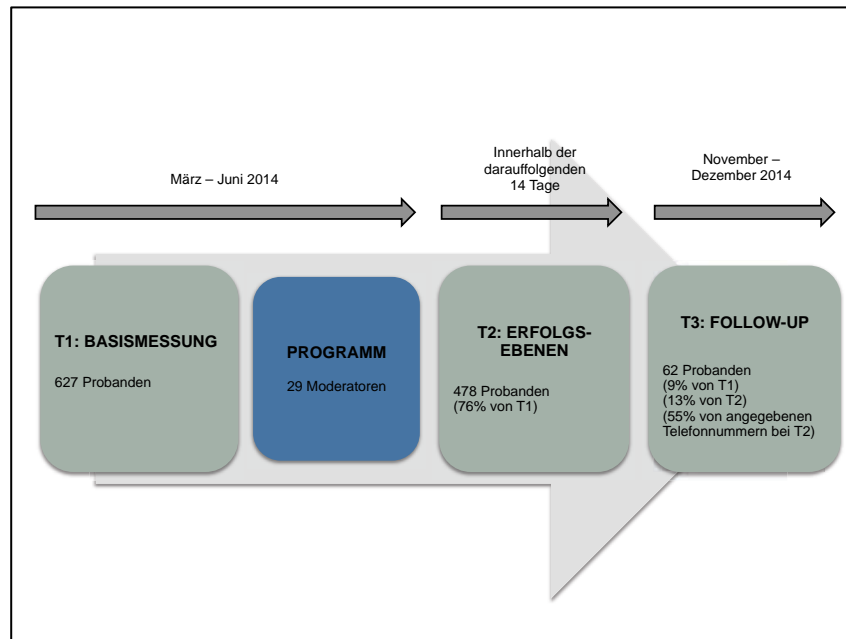


Abbildung 18: Messzeitpunkte

4.2.2 Vorbereitung der Datenerhebung

Insgesamt wurden 43 Moderatoren, die unterschiedliche Themengebiete rund um das Thema Mobilität im Alter im Rahmen der Veranstaltung „sicher mobil“ mit den KursteilnehmerInnen erarbeiteten, durch die Deutsche Verkehrswacht respektive die Forschungsgruppe in Wien telefonisch oder per Email kontaktiert. Um einen ersten Überblick über die Themenschwerpunkte der laufenden und geplanten Veranstaltungen und deren Struktur (Einzel- oder Serienveranstaltung) zu erhalten, wurde den Moderatoren zusammen mit einem Einladungsschreiben ein Kurzfragebogen (siehe Anhang 7) zugesandt. Von den angesprochenen 43 Moderatoren sicherten 29 Personen eine Unterstützung der Evaluation des „sicher mobil“-Programms zu. Die Veranstaltungen der Moderatoren fanden zwischen März und Juni 2014 statt, wobei sich die Gruppengröße pro Veranstaltung meist zwischen 12 und 25 TeilnehmerInnen bewegte. Für die Befragung der VeranstaltungsteilnehmerInnen wurden insgesamt 1127 Fragebögen (pro Person ein Fragebogen für Messzeitpunkt 1 und 2, insgesamt 2254 Fragebögen) an die freiwillig teilnehmenden Moderatoren per Post verschickt, die in weiterer Folge die Datenerhebungen im Rahmen ihrer Veranstaltungen anleiteten. Im Vorfeld erhielten die Moderatoren genaue Instruktionen zum Ablauf und Inhalt der Erhebung (siehe Anhang 8).

Zur besseren Kenntlichkeit wurden die Fragebögen für den Messzeitpunkt 1 durch die Verwendung von blauem Papier, die des Messzeitpunktes 2 durch die Verwendung von grünem Papier im Zuge der Vorbereitung der Datenerhebung gekennzeichnet. Darüber hinaus enthielt das Paket, das an die Moderatoren verschickt wurde, genaue Instruktionen für die Durchführung der Erhebung sowie Rückumschläge, die für die Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen durch die Moderatoren und die TeilnehmerInnen verwendet werden sollten. Durch das Zusenden der vorfrankierten Rückumschläge wurden für die teilnehmenden Personen und Moderatoren zusätzliche Kosten vermieden. Den Moderatoren standen zusätzlich Informationen rund um das Forschungsprojekt auf der Homepage des Arbeitsbereiches für Sozialpsychologie und Konsumentenforschung der Universität Wien zur Verfügung.

4.2.3 Durchführung der Datenerhebung

Anhand eines detaillierten Ablaufplans (siehe Anhang 8), der den Moderatoren gemeinsam mit den Fragebögen zugesandt wurde, leiteten diese die Datenerhebung zu Messzeitpunkt 1 an und wiesen auf das weitere Procedere für die Messzeitpunkte 2 und 3 hin. Der konkrete Ablauf sah vor, dass die Moderatoren die zugesandten Rückumschläge, welche die Fragebögen für Messzeitpunkt 1 und 2 sowie ein zusätzliches Informationsblatt für die TeilnehmerInnen enthielten, an die TeilnehmerInnen vor Beginn ihrer Veranstaltung austeilen. Der blaue Fragenbogen 1 wurde von den TeilnehmerInnen vor Beginn der Veranstaltung ausgefüllt. Auf eine ausdrückliche Betonung der Freiwilligkeit und Anonymität der Teilnahme an der Evaluationsstudie wurden die Moderatoren hingewiesen. Darüber hinaus wurden die Moderatoren ersucht, sich für etwaige Fragen zum Fragebogen selbst beziehungsweise zum Befragungsverfahren zur Verfügung zu stellen und darauf zu achten, dass jede teilnehmende Person für sich den Fragebogen ausfüllt und keine Absprachen unter den TeilnehmerInnen im Zuge der Beantwortung des Fragebogens stattfinden. Nachdem die teilnehmenden Personen den blauen Fragebogen 1 fertig ausgefüllt hatten, wurden die Fragebögen vom Moderator eingesammelt. Die blauen Fragebögen für Messzeitpunkt 1 wurden in den zuvor mitgeschickten Rückumschlägen an die verlaubliche Zieladresse (Zeppelin Universität in Friedrichshafen) zurückgesendet. Die grünen Fragebögen, die für Messzeitpunkt 2 entwickelt worden waren, wurden zusammen mit den dafür vorgesehenen Rückumschlägen von den TeilnehmerInnen nach der Veranstaltung mit nach Hause genommen. Dabei sollten sie diesen Fragebogen innerhalb der nächsten 14 Tage nach der Veranstaltung ausfüllen und zurücksenden. Sofern die Veranstaltung aus mehreren Einheiten bestand, wurde um Rücksendung des grünen Fragebogens nach der letzten Einheit ersucht.

Zum Messzeitpunkt 1 wurden 627 Fragebögen in den Seminaren ausgefüllt. Die Rücklaufquote zum Messzeitpunkt 2 gegenüber Messzeitpunkt 1 lag bei 478 Fragebögen (76 Prozent von T1).

Die Datenerhebung im Rahmen der Follow-Up-Erhebung erstreckte sich von November bis Dezember 2014. Dabei wurde zuerst mit jenen TeilnehmerInnen ein Telefoninterview durch ein beauftragtes Marktforschungsinstitut geführt, die im Fragebogen T2 ihre Telefonnummern angegeben hatten. Von diesen 112 TeilnehmerInnen konnte mit 26 Personen ein vollständiges Telefoninterview geführt werden (23,2 Prozent). Zur Erhöhung der Stichprobengröße zum dritten Messzeitpunkt wurde in einem ergänzenden Schritt ein Kurzfragebogen an jene Personen geschickt, die im Rahmen der Telefoninterviews nicht erreicht werden konnten. 36 Personen nahmen an dieser schriftlichen Befragung teil (72 Prozent von insgesamt 50 zur Verfügung stehenden Adressen), wodurch Daten von insgesamt 62 Personen (Teilnahmequote von 55,3 Prozent, bzw. 9 Prozent von T1, 13 Prozent von T2) zum Messzeitpunkt 3 erhoben werden konnten.

4.3 Messinstrumente

4.3.1 Fragebogen T1 (vor der Veranstaltung)

Unmittelbar vor der Veranstaltung wurden die Einstellungen, Selbsteinschätzungen sowie die demografischen Daten der TeilnehmerInnen erfasst. Der Fragebogen T1 ist in die drei Abschnitte „Zu Ihrer Person“, „Ihr Verhalten im Straßenverkehr“ und Stellungnahmen zu vorgegebenen Aussagen gegliedert.

4.3.1.1 Demografische Daten

Im Abschnitt „Zu Ihrer Person“ wurden die demografischen Daten (Geschlecht, Alter, Familienstand, Bildungsgrad, ...) erfasst, und zusätzlich, ob die Befragten von anderen Personen mit dem

Auto gefahren werden. Ebenfalls gab es in diesem Abschnitt die Frage, ob die Befragten schon einmal an einer „sicher mobil“-Veranstaltung teilgenommen hatten.

Tabelle 11: Fragen zu demografischen Daten

<ul style="list-style-type: none"> • Geschlecht • In welchem Jahr sind Sie geboren? • Bitte geben Sie Ihren Familienstand an. • Wie viele weitere Personen leben in Ihrem Haushalt? • Sofern Sie nicht alleine leben: Gibt es Menschen in Ihrem Haushalt, die Sie mit dem Auto fahren? • Wie viele Einwohner hat Ihr Wohnort? • Höchste abgeschlossene Schulbildung • Höchste abgeschlossene Berufsausbildung
Frage zur vorangehenden Teilnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Wie oft haben Sie schon an „sicher mobil“-Veranstaltungen teilgenommen?

4.3.1.2 Selbsteinschätzungen von Fahrleistung und Nutzung

Die Fragen im Abschnitt „Ihr Verhalten im Straßenverkehr“ erfassten das Vorhandensein von Führerschein und Auto (vgl. Owsley et al., 1999), die Selbsteinschätzungen zur eigenen Fahrleistung und die Nutzung des Autos. Bei den Selbsteinschätzungen zur eigenen Fahrleistung wurde erfasst, wie gut die Befragten die eigene Fahrleistung im Vergleich zu anderen AutofahrerInnen in ihrer Region einschätzen (vgl. Chapman et al., 2014) und wie sicher sie bei schlechten Bedingungen (zum Beispiel Fahren bei Nacht) mit dem Auto fahren (vgl. Owsley et al., 1999). Bei der Nutzung des Autos ging es um die durchschnittliche Verwendung in Tagen pro Woche, sowie welche Orte und / oder welche Aktivitäten, beispielsweise Einkäufe, wie oft pro Woche durchgeführt werden und wie weit die aufgesuchten Orte und / oder Aktivitäten vom Wohnort entfernt sind (vgl. Owsley et al., 1999). Alle Fragen zur Nutzung umfassten, wie sehr sich die Befragten dem Risiko des Autofahrens aussetzen. Eine weitere Frage des zweiten Abschnittes war, ob die Befragten meistens alleine oder mit anderen Personen fahren.

Tabelle 12: Fragen zu Selbsteinschätzungen von Fahrleistung und Nutzung

Vorhandensein von Führerschein und Auto
<ul style="list-style-type: none"> • Haben Sie einen Führerschein? • Haben Sie ein Auto?
Selbsteinschätzung der Fahrleistung
<ul style="list-style-type: none"> • Wie schätzen Sie Ihre Fahrfähigkeiten im Vergleich zu anderen Autofahrern Ihrer Region ein? • Wie sicher fahren Sie Ihrer Einschätzung nach unter schwierigen Bedingungen Auto (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen,...)?
Selbsteinschätzung der Nutzung
<ul style="list-style-type: none"> • An wie vielen Tagen einer durchschnittlichen Woche benutzen Sie das Auto? • Fahren Sie meistens alleine oder gemeinsam mit anderen Personen? • Denken Sie bitte an Orte, zu denen Sie in einer durchschnittlichen Woche fahren und geben Sie jeweils an, wie oft Sie zu diesen Orten fahren und wie weit diese von Ihrem Wohnort entfernt sind.

4.3.1.3 Schutzmotivation

Der folgende Abschnitt umfasste Fragen zu den Faktoren der Schutzmotivation (Rogers, 1983). Die Schutzmotivation – also die Motivation präventiv zu handeln – steigt durch a) die Erkennung des Problems (Problembewusstsein), b) das Bewusstsein, dass man selbst betroffen sein kann (Selbstrelevanz) und c) die Kenntnis von Problemlösungsmöglichkeiten (Selbstwirksamkeit). Dabei wurde als weiterer Faktor auch das Vorhandensein sozialer Ressourcen bei auftretenden Problemen als wichtig erachtet.

Tabelle 13: Fragen zur Schutzmotivation

Schutzmotivation
<ul style="list-style-type: none"> • Menschen zwischen 70 und 80 Jahren fahren genauso sicher Auto wie Menschen zwischen 40 und 50 Jahren. • Ich achte bewusst darauf, ob sich meine Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter verringert und womöglich zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen könnte. • Ich kenne Möglichkeiten, wie ich meine körperliche Leistungsfähigkeit erhalten kann. • Es gibt Menschen, an die ich mich bei wichtigen Fragen, die mich beschäftigen, wenden kann.

4.3.2 Fragebogen T2 (nach der Veranstaltung)

Die Erfolgsebenen der Programmevaluation wurden mittels Fragebogen T2 erhoben. Im Vordergrund stand dabei die Klärung der Fragen, ob die TeilnehmerInnen mit den Inhalten und Rahmenbedingungen des Programms zufrieden waren (Ebene der Reaktion), ob Lerneffekte durch die Teilnahme an der Veranstaltung erzielt werden konnten (Ebene des Lernens) und ob Intentionen gebildet wurden, die auf entsprechende Verhaltensänderungen abzielen (Ebene der Intentionen).

4.3.2.1 Ebene der Reaktion

Im ersten Abschnitt – Ihre Erfahrungen und Zufriedenheit mit „sicher mobil“ – gaben die Befragten die Zufriedenheit mit der Veranstaltung an und bewerteten die Nützlichkeit (vgl. Skufca, 2008).

Tabelle 14: Fragen zur Reaktion nach der Veranstaltung

Reaktion
<ul style="list-style-type: none"> • Würden Sie die Teilnahme an der Veranstaltung weiterempfehlen? • Wie beurteilen Sie den Zeitrahmen der Veranstaltung? • Welche/n der folgenden Themenbereiche aus der Veranstaltung waren für Sie besonders interessant (Hier können Sie auch mehrere Alternativen ankreuzen)?

4.3.2.2 Ebene des Lernens

Ferner wurde abgefragt, ob die Veranstaltung geholfen hat, das Wissen über die Verkehrsregeln aufzufrischen, technische Hilfsmittel kennenzulernen, das Verhalten beim Fahren unter schwierigen Verhältnissen (zum Beispiel schlechte Witterungsverhältnisse) besser anzupassen, und allgemein, ob die Teilnahme an der Veranstaltung geholfen hat, mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung umgehen zu können (vgl. Owsley et al., 1999).

Tabelle 15: Fragen zu Lerneffekten in der Selbsteinschätzung

Lernen
<ul style="list-style-type: none"> • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung umzugehen? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, ungünstige Gewohnheiten zu verändern? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, Ihr Wissen über Verkehrsregeln aufzufrischen? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, Ihr Verhalten im Straßenverkehr unter schwierigen Verhältnissen (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen) besser anzupassen? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, technische Hilfen (z.B. Einparkassistent, Servolenkung, Gehhilfen / Rollator) genauer kennenzulernen?

4.3.2.3 Ebene der Intentionen – Bildung von Intentionen

Im Abschnitt „Ihre Empfehlungen und Vorsätze“ wurde erfasst, ob und welche Inhalte der Veranstaltung die Befragten umsetzen möchten, also welche Intentionen zur Verhaltensänderung sie bilden (vgl. Skufca, 2008 bzw. Owsley et al., 1999). Ebenfalls wurde gefragt, wie schwer oder leicht diese Umsetzung eingeschätzt wird, sowie das Ausmaß der Motivation, diese geplanten Veränderungen langfristig beizubehalten.

Tabelle 16: Fragen zur Bildung von Intentionen

Intentionen: Bildung von Intentionen
<ul style="list-style-type: none"> • Ich möchte in Zukunft Inhalte aus dem Seminar umsetzen. • Sofern Sie Inhalte aus dem Seminar umsetzen möchten, nennen Sie bitte eine konkrete Veränderung, die Sie vornehmen wollen. • Wie leicht / schwierig schätzen Sie die Umsetzbarkeit der von Ihnen geplanten Veränderung ein? • Wie schätzen Sie Ihre Motivation ein, die geplante Veränderung langfristig beizubehalten?

Der dritte Abschnitt des Fragebogens 2 entspricht dem des Fragebogens 1 und erfasste ebenfalls die Faktoren der Schutzmotivation der Befragten.

Der vierte Abschnitt bestand aus persönlichkeitsbezogenen und weiteren, auf das Autofahren bezogene Fragen. Hierbei wurden weitere Variablen erfasst, die sich in den bisherigen Befragungen wie auch in anderen Studien als zentrale Einflussfaktoren der Veränderungsbereitschaft herausgestellt hatten. Bei den persönlichkeitsbezogenen Fragen wurde das Vorhandensein sozialer Beziehungen, die aktuelle Lebenszufriedenheit, die Freude beim Erlernen neuer Dinge und die Leichtigkeit beim Anpassen an neue Situationen erfragt.

Bei den auf das Autofahren bezogenen Fragen wurden die Einstellungen zu verbindlichen und regelmäßigen Fahrleistungstests und zum Verzicht auf das Autofahren erfasst (vgl. McNamara et al., 2013), wobei hier die Schwierigkeit der Lebensorganisation aufgrund des Verzichts auf das Fahren unter schwierigen Bedingungen thematisiert wurde (vgl. Baldock et al., 2006). Daran anschließend wurde gefragt, wie schwer es den Befragten im Allgemeinen fallen würde, auf das Autofahren zu verzichten (vgl. Gwyther & Holland, 2012).

Tabelle 17: Fragen zu weiteren Variablen

Weitere Variablen
<ul style="list-style-type: none"> • Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Lebenssituation im Augenblick? • Macht Ihnen das Erlernen von neuen Dingen Freude? • Fällt es Ihnen leicht, sich an neue Situationen anzupassen? • Sollte aus Ihrer Sicht eine Überprüfung der Fahrfähigkeit aller PKW-Fahrer in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 10 Jahre) verbindlich vorgeschrieben werden? • Wie schwer würde es Ihnen fallen, Ihr Leben zu organisieren, wenn Sie unter schwierigen Bedingungen (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren bei hohem Verkehrsaufkommen) nicht Autofahren würden? • Wie schwer würde es Ihnen fallen, Ihr Leben zu organisieren, wenn Sie gar nicht Autofahren würden?

4.3.3 Telefoninterview

Im Rahmen der Telefoninterviews sollten die TeilnehmerInnen zu Beginn Selbsteinschätzungen von persönlichen Kompetenzsteigerungen abgeben, die auf ihre Teilnahme am „sicher mobil“-Programm zurückzuführen waren.

4.3.3.1 Selbsteinschätzungen von Kompetenzsteigerungen

Die Fragen 2 und 3 erfassten direkt, ob die Befragten eine konkrete Verbesserung beim Fahrverhalten und im Sicherheitsempfinden beim Fahren wahrgenommen hatten (vgl. Skufca, 2008). Daran anschließend wurde durch die Fragen 4 bis 6 erhoben, inwiefern sich das Verantwortungsgefühl, das Bewusstsein für Gefahren und die Akzeptanz von Fähigkeitsgrenzen in Bezugnahme auf das Autofahren verändert hatten. Bei den Fragen 7 bis 11 handelte es sich um Fragen aus dem ersten Abschnitt von Fragebogen 2, welche sich auf die Nützlichkeit des Programms beziehen (vgl. Owsley et al., 1999).

Tabelle 18: Fragen zu Selbsteinschätzungen von Kompetenzsteigerungen

Selbsteinschätzungen von Kompetenzsteigerungen
<ul style="list-style-type: none"> • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, das Autofahren zu erleichtern? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, sicherer Auto zu fahren? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, verantwortungsvoller Auto zu fahren? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, Gefahren besser erkennen und vermeiden zu können? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, besser einzuschätzen, wann Sie nicht Autofahren sollten? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung umzugehen? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, ungünstige Gewohnheiten zu verändern? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, Ihr Wissen über Verkehrsregeln aufzufrischen? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, Ihr Verhalten im Straßenverkehr unter schwierigen Verhältnissen (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen) besser anzupassen? • Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, technische Hilfen (z.B. Einparkassistent, Servolenkung, Gehhilfen / Rollator) genauer kennenzulernen?

4.3.3.2 Ebene der Intentionen - Umsetzung von gebildeten Intentionen

Die Fragen 12 und 13 entsprachen den Fragen zur Nutzung des Autos des zweiten Abschnitts von Fragebogen 1 (vgl. Skufca, 2008). Um zu erfassen, ob und welche Intentionen, die nach dem Besuch der Veranstaltung gebildet worden waren, von den Befragten umgesetzt wurden, wie schwer oder leicht diese Umsetzung bisher gefallen war sowie wie hoch die Motivation war, diese Veränderungen beizubehalten (angelehnt an den zweiten Abschnitt des Fragebogens 2), wurden die Fragen 14, 15, 18, 19 und 22 verwendet (vgl. Skufca, 2008). Darauf beziehungsweise erhoben die Fragen 16, 17, 20 und 21, ob die gefassten Vorsätze schon umgesetzt wurden und wann dies das letzte Mal der Fall gewesen ist (vgl. Skufca, 2008).

Tabelle 19: Intentionen – Umsetzung von gebildeten Intentionen

Selbsteinschätzungen von Kompetenzsteigerungen
<ul style="list-style-type: none"> • Haben Sie sich direkt nach dem Seminar vorgenommen, etwas zu verändern? • Welche Änderung wollten Sie genau vornehmen? • Sind Sie schon dazu gekommen, diese von Ihnen angestrebte Veränderung umzusetzen? • Wann haben Sie diese Veränderung das letzte Mal umgesetzt? • Wie leicht fiel Ihnen die Umsetzung der angestrebten Veränderung?

Entsprechend der Fragen zur Selbsteinschätzung der eigenen Fahrleistung aus dem zweiten Abschnitt von Fragebogen 1 wurden die Fragen 23 (vgl. Chapman et al., 2014) und 24 (Owsley et al., 1999) verwendet.

4.3.4 Kurzfragebogen

Um die Rücklaufquote zum dritten Messzeitpunkt zu erhöhen, wurde nebst dem Telefoninterview ein Kurzfragebogen erstellt, der an jene Personen geschickt wurde, die über das Telefoninterview nicht erreicht werden konnten. Aus Gründen der Zumutbarkeit und Testökonomie beschränkte sich dieser Fragebogen auf die fünf wesentlichsten Fragen aus dem Telefoninterview. Im Konkreten wurden zur Beantwortung der Fragen, ob und welche konkreten Inhalte aus der „sicher mobil“-Veranstaltung von den ProgrammteilnehmerInnen auch tatsächlich umgesetzt wurden und wie leicht die Umsetzung der intendierten Veränderung fiel, die Fragen 14, 15, 16 und 18 aus dem Telefoninterview herangezogen. Die Frage 3 aus dem Telefoninterview, die sich damit beschäftigt, ob die befragte Person eine konkrete Verbesserung beim Fahrverhalten und im Sicherheitsempfinden beim Fahren wahrgenommen hat, wurde ebenfalls in den Kurzfragebogen aufgenommen. Durch die Reduktion der Fragebogenitems sollte einer möglichen Überforderung der älteren ProbandInnen bei der Beantwortung des Fragebogens entgegengewirkt werden, um zugleich die Wahrscheinlichkeit einer Beantwortung der Fragen zu erhöhen und Rückschlüsse über Langzeiteffekte des „sicher mobil“-Programms anhand konkreter Veränderungen im Verhalten anstellen zu können. Als zusätzlichen Anreiz erhielten die ProbandInnen für die Beantwortung und kostenlose Rücksendung des Kurzfragebogens eine Belohnung im Wert von EUR 10,-, wobei sie aus vier Alternativen eine auswählen konnten (Amazon-Gutschein, Tankgutschein, Edeka-Gutschein, Spende an das SOS Kinderdorf in der Höhe von EUR 10,-).

4.4 Stichprobe

Im Folgenden werden die Evaluationsergebnisse entlang der drei Messzeitpunkte berichtet, wobei für die Ergebnisdarstellung der ersten beiden Messzeitpunkte nur jene BefragungsteilnehmerInnen herangezogen werden, die sowohl am ersten als auch am zweiten zu den ersten beiden Messzeitpunkten an den Befragungen teilgenommen hatten ($n = 452$).

TeilnehmerInnen die zu Messzeitpunkt 1 und 2 an der Befragung teilgenommen hatten unterschieden sich statistisch bedeutsam von jenen TeilnehmerInnen, die nur zu Messzeitpunkt 1 teilgenommen hatten in folgenden Punkten: TeilnehmerInnen, die zu beiden Zeitpunkten teilgenommen hatten, waren älter ($\bar{x} = 72,88$ vs. $\bar{x} = 69,92$; $t(610) = 3,924$, $p = .000$), zu einem größeren Anteil Frauen (38,3 Prozent Frauen vs. 28,8 Prozent Frauen; $\chi^2 = 4,807$, $p = .028$), lebten eher alleine (26,0 Prozent vs. 16,1 Prozent; $\chi^2 = 6,748$, $p = .009$), besaßen zu einem geringeren Anteil einen Führerschein (91,8 Prozent vs. 97,7 Prozent; $\chi^2 = 6,984$, $p = .008$), ein Auto (85,5 Prozent vs. 94,2 Prozent; $\chi^2 = 8,671$, $p = .003$) und lebten eher in größeren Städten (z.B. Städte mit mehr als 500.000 EinwohnerInnen 9,7 Prozent vs. 6,4 Prozent; $\chi^2 = 14,142$, $p = .003$).

Die Stichprobe setzte sich aus 61,7 Prozent Männern und 38,3 Prozent Frauen zusammen ($n = 452$). 29 Prozent der zu beiden Messzeitpunkten teilnehmenden Personen wiesen ein Alter unter 71 Jahren auf, 30,8 Prozent waren zwischen 71 und 75 Jahren alt. 38,5 Prozent gaben ein Alter höher als 75 Jahre an. ($n = 444$, ohne Angabe: 8 Personen). Das Durchschnittsalter lag bei 73 Jahren. Der Großteil der befragten Personen, nämlich 65,5 Prozent, gab zum ersten Messzeitpunkt an, verheiratet zu sein. 3,5 Prozent der 452 Personen lebten in einer Partnerschaft, 6,2 Prozent gaben an, geschieden zu sein, 19,2 Prozent der Befragten waren verwitwet und 5,4 Prozent ledig. ($n = 451$, ohne Angabe: 1 Personen). Den Angaben der befragten Personen zufolge lebten die meisten (39,6 Prozent) in Dörfern oder Städten mit weniger als 20.000 EinwohnerInnen, gefolgt von 31,9 Prozent der Befragten, die in Städten mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 100.000 lebten. 17,0 Prozent gaben an, in Großstädten mit 100.000 – 500.000 EinwohnerInnen zu leben und 9,5 Prozent in Großstädten mit über 500.000 Einwohnern. ($n = 443$, ohne Angabe: 9 Personen)

Bezüglich der aktuellen Lebenszufriedenheit gaben die TeilnehmerInnen auf einer Skala von 1 bis 5 (1 = gar nicht zufrieden, 5 = sehr zufrieden) im Durchschnitt den Wert 3,9 an ($n = 447$, ohne Angabe: 5 Personen). Auf die Frage nach der höchsten abgeschlossenen Schulbildung gaben 29,6 Prozent den Abschluss eines Abiturs an. 11,1 Prozent schlossen eine polytechnische Oberschule ab, 12,8 % eine Realschule. Der Großteil der befragten Personen gab als höchste Schulbildung einen Hauptschulabschluss an (40,3 Prozent) während lediglich 1,8 Prozent keinen Schulabschluss vorweisen. 2,9 Prozent der befragten Personen verwiesen auf andere Bildungsabschlüsse. ($n = 445$, ohne Angabe: 7 Personen) Die Stichprobe setzte sich hinsichtlich der höchsten abgeschlossenen Berufsausbildung wie folgt zusammen: Das Gros der Befragten hatte eine Lehre oder Ausbildung im dualen System abgeschlossen (43,6 Prozent), gefolgt von Personen mit einem Fachschulabschluss (6,0 Prozent und 20,1 Prozent mit einem Fachschulabschluss in der DDR). Einen Fachhochschulabschluss besaßen 10,6 Prozent, einen Hochschulabschluss 12,4 Prozent der befragten Personen. 1,5 Prozent der befragten Personen gaben als höchste abgeschlossene Berufsausbildung eine Promotion an. Andere abgeschlossene Berufsausbildungen wurden von 2,7 Prozent der Befragten angegeben. ($n = 438$, ohne Angabe: 14 Personen)

Die demografischen Daten zur Stichprobe sind in Tabelle 20 nochmals zusammengefasst:

Tabelle 20: Demografische Daten von Probanden die an T1 und T2 teilgenommen haben

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Geschlecht	Männlich	279	61,7
	Weiblich	173	38,3
Alter	< 71	131	29,0
	71 - 75	139	30,8
	> 75	174	38,5
	Ohne Angabe	8	1,8
Familienstand	ledig	24	5,4
	In einer Partnerschaft	16	3,5
	verheiratet	296	65,5
	geschieden	28	6,2
	verwitwet	87	19,2
	Ohne Angabe	1	0,2
Alleine lebend	ja	117	25,9
	nein	333	73,7
	Ohne Angabe	2	0,4
Weitere Personen im Haushalt	1 Person	253	56,0
	2 Personen	61	13,5
	3 Personen	12	2,7
	4 Personen	2	0,4
	5 Personen	1	0,2
	Ohne Angabe	123	27,2
Einwohnerzahl des Wohnortes	< 20.000	179	39,6
	20.000 – 100.000	144	31,9
	100.000 – 500.000	77	17,0
	> 500.000	43	9,5
	Ohne Angabe	9	2,0
Höchste abgeschlossene Schulbildung	Ohne Schulabschluss	8	1,8
	Hauptschule	182	40,3
	Realschule	58	12,8
	Polytechnische Oberschule	50	11,1
	Abiturniveau	134	29,6
	Andere	13	2,9
	Ohne Angabe	7	1,5
Höchste abgeschlossene Berufsausbildung	Lehre oder Ausbildung im dualen System	197	43,6
	Fachschulabschluss	27	6,0
	Fachschulabschluss in DDR	91	20,1
	Fachhochschulabschluss	48	10,6
	Hochschulabschluss	56	12,4
	Promotion	7	1,5
	Andere	12	2,7
	Ohne Angabe	14	3,1

4.4.1 Teilnahme an einer „sicher mobil“-Veranstaltung

25,3 Prozent der befragten Personen gaben an, dass sie zuvor noch nie an einer „sicher mobil“-Veranstaltung teilgenommen hatten. Während 5,1 Prozent bereits einmal und 3,8 Prozent schon zum zweiten Mal eine „sicher mobil“-Veranstaltung besucht hatten, berichtete die Mehrheit der befragten Personen (64,4 Prozent), dies bereits öfter als zwei Mal getan zu haben (n = 445, ohne

Angabe: 7). Dieses Ergebnis deutet bereits an, dass der Besuch der Veranstaltung als lohnenswert empfunden und ein wiederholter Besuch angestrebt wurde.

Tabelle 21: Teilnahme an einer „sicher mobil“-Veranstaltung

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Veranstaltungsteilnahme	Noch nie	114	25,3
	1 Mal	23	5,1
	2 Mal	17	3,8
	Mehr als 2 Mal	291	64,4
	Ohne Angabe	7	1,5

4.4.2 Verhalten im Straßenverkehr

Da sich die Evaluation von „sicher mobil“ vorwiegend auf Inhalte rund um das Fahrverhalten mit dem PKW konzentrierte, wurden zum ersten Messzeitpunkt hierzu relevante Fragen erhoben. 91,2 Prozent der Befragten gaben an, einen Führerschein zu besitzen, 8,2 Prozent verfügten über keinen Führerschein. (n = 449, ohne Angabe: 3 Personen). Im Besitz eines Autos waren 85,5 Prozent der TeilnehmerInnen, 14,5 Prozent besaßen kein Auto (n = 449, ohne Angabe: 3 Personen). Bezüglich der Autobenutzung in einer durchschnittlichen Woche zeigen die Daten, dass die ProbandInnen häufige AutonutzerInnen sind. Nur ein geringer Prozentsatz (4,8 Prozent) verwendete das Auto nur selten pro Woche (nie – einmal). Die meisten der Befragten verwendeten ihr Auto dreimal pro Woche (17,5 Prozent). Zweimal pro Woche wurde das Auto von 14,2 Prozent gefahren. 10,6 Prozent verwendeten ihr Auto viermal, 14,6 Prozent fünfmal, 8,4 Prozent sechsmal pro Woche. An jedem Tag der Woche wurde das Auto von 11,7 Prozent gefahren (n = 370, ohne Angabe: 82 Personen).

Auf die Frage, ob die Person meistens alleine oder gemeinsam mit anderen Personen fährt, gaben 25,9 Prozent an, alleine zu fahren. Die Mehrheit fuhr in Begleitung eines Familienmitglieds (48,2 Prozent), während nur 3,3 Prozent in Begleitung eines Freundes und lediglich 0,9 Prozent in Fahrgemeinschaften mobil waren (n = 354, ohne Angabe: 98 Personen).

Von jenen Personen, die nicht alleine lebten, gaben 57,7 Prozent der Befragten an, von Menschen in ihrem Haushalt gefahren zu werden, 31,9 Prozent verneinten diese Frage (n = 405, ohne Angabe: 47 Personen). Daten zum Verhalten im Straßenverkehr sind in Tabelle 22 dargestellt.

Tabelle 22: Verhalten im Straßenverkehr

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Führerschein	Ja	412	91,2
	nein	37	8,2
	Ohne Angabe	3	0,7
Autobesitz	Ja	384	85,0
	nein	65	14,4
	Ohne Angabe	3	0,7
Autobenutzung pro Woche	0	1	0,2
	1	21	4,6
	2	64	14,2
	3	79	17,5
	4	48	10,6
	5	66	14,6
	6	38	8,4
	7	53	11,7
	Ohne Angabe	82	18,1
Fahren in Begleitung	Alleine	117	25,9
	In Begleitung eines Familienmitglieds	218	48,2
	In Begleitung eines Freundes	15	3,3
	In Fahrgemeinschaften	4	0,9
	Ohne Angabe	98	21,7
Personen im Haushalt, die einen fahren	Ja	261	57,7
	nein	144	31,9
	Ohne Angabe	47	10,4

Hinsichtlich der Einschätzung der befragten Personen bezüglich ihrer Fahrfähigkeit im Vergleich zu anderen AutofahrerInnen ihrer Region zeigte sich in konsistenter Weise mit bereits berichteten Ergebnissen (Freund, Colgrove, Burke & McLeod, 2005; Ross, Dodson, Edwards, Ackerman & Ball, 2012) auch in dieser Stichprobe ein Overconfidence Bias. So gab die Mehrheit (54,9 Prozent) an, durchschnittlich im Vergleich zu anderen AutofahrerInnen ihrer Region zu fahren. 23 Prozent empfanden ihre Fahrkompetenzen als etwas besser, 5,5 Prozent sogar als viel besser. Lediglich 2 Prozent bewerteten ihre Kompetenz im Autofahren als etwas schwächer und nur 0,9 Prozent als viel schwächer als andere AutofahrerInnen in der Region. Interessanter Weise zeigt dieses Ergebnis, dass viele der befragten älteren AutofahrerInnen ihre eigenen Fähigkeiten nicht nur im Vergleich zu Gleichaltrigen als besser einschätzen, sondern generell im Vergleich zu anderen AutofahrerInnen ihrer Region (n = 390, ohne Angaben: 62 Personen).

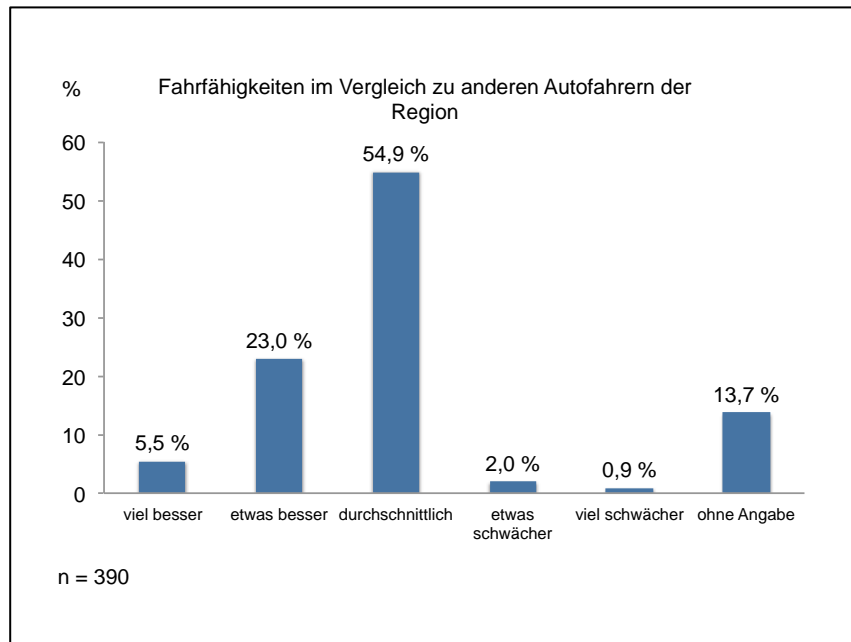


Abbildung 19: Fahrfähigkeiten im Vergleich zu anderen Autofahrern der Region

Noch deutlicher zeigte sich ein Overconfidence Bias bei der Frage nach der persönlichen Einschätzung der Fahrsicherheit unter schwierigen Bedingungen (zum Beispiel Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Fahren in der Dunkelheit, Fahren auf der Autobahn, Fahren an gefährliche Stellen). So gaben 44,2 Prozent ein durchschnittlich sicheres, 28,5 Prozent ziemlich sicheres und 5,5 Prozent der Befragten ein sehr sicheres Autofahren unter schwierigen Bedingungen an, wo hingegen sich selbst lediglich 6,2 Prozent wenig sicheres und 2,0 Prozent gar nicht sicheres Fahren unter widrigen Verhältnissen attestierten. (n = 391, ohne Angabe: 61 Personen)

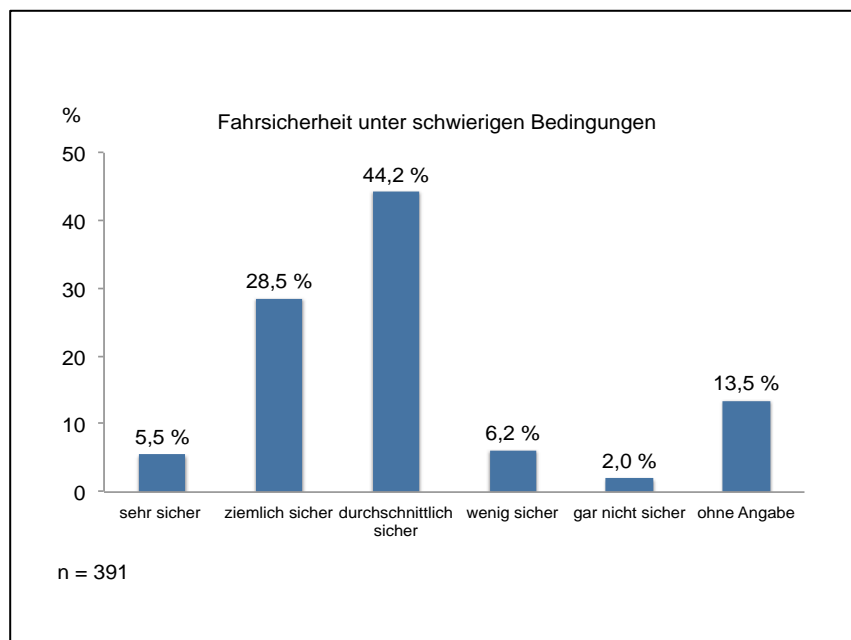


Abbildung 20: Fahrsicherheit unter schwierigen Bedingungen

Die Befragten gaben im Durchschnitt an, ihr Auto für das Einkaufen und Besorgungen am häufigsten pro Woche (n = 354; \bar{x} = 2,2; SD = 1,6) zu verwenden. Hierfür legen Sie durchschnittlich aber auch die kürzeste Strecke zurück (Mdn = 10,0; IQR = 10,0). Gefolgt wird der Einkauf von Freizeit-

aktivitäten ($n = 217$; $\bar{x} = 1,7$; $SD = 1,0$) und dem Besuch von Freunden und Verwandten ($n = 215$; $\bar{x} = 1,5$; $SD = 0,9$). Für Letztere werden auch die meisten Kilometer im Mittel zurückgelegt ($Mdn = 20,0$; $IQR = 40,0$). Selten wird für den Besuch eines Restaurants das Auto verwendet ($n = 67$; $\bar{x} = 1,3$; $SD = 0,8$).

Tabelle 23: Orte zu denen in einer durchschnittlichen Woche gefahren wird – Anzahl pro Woche / Kilometer vom Wohnort entfernt

Variable	n	\bar{x} (Häufigkeit pro Woche)	SD	\bar{x} / Mdn (Kilometer)	SD / IQR
Einkaufen / Besorgungen	354	2,2	1,6	12,3 / 10,0	15,6 / 10,0
Freunde / Verwandte	215	1,5	0,9	45,9 / 20,0	87,7 / 40,0
Freizeitaktivitäten	217	1,7	1,0	33,2 / 20,0	50,5 / 25,0
Restaurant	67	1,3	0,8	18,5 / 15,0	16,4 / 10,0

4.4.3 Verbindliche Überprüfung der Fahrfähigkeit

Relativ gleichverteilt antworteten die TeilnehmerInnen zum zweiten Messzeitpunkt auf die Frage, ob eine Überprüfung der Fahrfähigkeit aller PKW-FahrerInnen in regelmäßigen Abständen verbindlich vorgeschrieben werden sollte. Demnach beantworteten 48,7 Prozent von 426 TeilnehmerInnen diese Frage mit „Ja“, während „45,6“ diese Frage mit einem „Nein“ beantworten.

Tabelle 24: Verbindliche Überprüfung der Fahrfähigkeit

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Überprüfung der Fahrfähigkeit	Ja	220	48,7
	Nein	206	45,6
	Ohne Angabe	26	5,8

4.4.4 Autofahren im Alter

Grundsätzlich legen die Daten nahe, dass je älter die Probanden sind, desto geringer ist das Problembewusstsein ($r(T1) = -.29^{**}$, $p < .01$; $r(T2) = -.15^{**}$, $p < .01$). Jedoch zeigen die Daten auch, dass ältere VerkehrsteilnehmerInnen ihre Fahrfähigkeiten im Vergleich zu anderen AutofahrerInnen ihrer Region als schwächer einschätzen ($r = -.16^{**}$, $p < .01$) und bewusster auf Veränderungen ihrer Leistungsfähigkeit achten (Selbstrelevanz: $r(T2) = .22^{**}$, $p < .01$). Zudem erzielen sie höhere Lerneffekte im Zuge der Teilnahme an der „sicher mobil“-Veranstaltung ($r = .12^{**}$, $p < .01$) und bilden eher Intentionen bzgl. einer Umsetzung von Veranstaltungsinhalten ($r = .15^{**}$, $p < .01$). Kein statistisch bedeutsamer Unterschied zeigte sich hinsichtlich der Einstellung zu Fahrtests. Der Befund, dass ältere VerkehrsteilnehmerInnen ihre Fahrfähigkeiten etwas schwächer einschätzen als jüngere relativiert den zuvor angesprochenen Overconfidence Bias etwas. Zuvor wurde berichtet, dass sich in der Gesamtstichprobe die TeilnehmerInnen eher als überdurchschnittlich gute FahrerInnen einschätzen. Offensichtlich nimmt diese Einschätzung mit dem Alter leicht ab. Allerdings ist die gefundene Korrelation hier auf einem sehr niedrigen Niveau und das Alter klärt hier nicht einmal 3 Prozent der Varianz auf.

4.4.5 Verzicht auf das Auto

Mittels zweier Items wurde zum zweiten Messzeitpunkt erhoben, wie leicht oder schwer ein Verzicht auf das Autofahren von den TeilnehmerInnen eingeschätzt wird:

- Wie schwer würde es Ihnen fallen, Ihr Leben zu organisieren, wenn Sie unter schwierigen Bedingungen nicht Autofahren würden?
- Wie schwer würde es Ihnen fallen Ihr Leben zu organisieren, wenn Sie gar nicht Autofahren würden?

Dabei weisen die Daten darauf hin, dass die Alternativen zum Autofahren von den TeilnehmerInnen noch nicht ausreichend gesehen werden und ihnen der Verzicht auf das Auto schwer fällt.

Tabelle 25: Verzicht auf das Auto

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Verzicht unter schwierigen Bedingungen	Gar nicht schwer	76	16,8
	Wenig schwer	155	34,3
	Ziemlich schwer	135	29,9
	Sehr schwer	32	7,1
	Ohne Angabe	54	11,9
Vollkommener Verzicht	Gar nicht schwer	35	7,7
	Wenig schwer	70	15,5
	Ziemlich schwer	143	31,6
	Sehr schwer	145	32,1
	Ohne Angabe	59	13,1

4.5 Ergebnisse der Evaluation im Überblick

Im Folgenden werden die Kernergebnisse der Evaluation entlang der drei Evaluationsebenen berichtet. Es wurden nur jene TeilnehmerInnen im Ergebnisbericht herangezogen, die zu beiden Messzeitpunkten an den Befragungen teilgenommen hatten (n = 452, siehe Kap. 4.4.). Abbildung 21 führt dabei die zentralen Ergebnisse der Evaluation des „sicher mobil“ Programms zusammen.

Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse der Evaluation des „sicher mobil“-Programms

Das „sicher mobil“-Programm wird von den TeilnehmerInnen grundsätzlich sehr positiv bewertet (stärkere positive Effekte bei älteren TeilnehmerInnen):

- **Erfolgsebene Reaktion**
 - Die TeilnehmerInnen zeigen sehr positive Reaktionen und eine hohe Weiterempfehlungsbereitschaft. Auch die Mehrfachteilnahme ist hoch.
- **Erfolgsebene Lernen**
 - Die TeilnehmerInnen berichten, dass ihnen das Programm im Umgang mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung und bei der Veränderung ungünstiger Gewohnheiten sehr geholfen hat.
- **Erfolgsebene Intentionen**
 - Die TeilnehmerInnen haben eine starke Motivation, das Gelernte umzusetzen.
 - Die TeilnehmerInnen bilden realistische, erreichbare Intentionen.
 - Wichtige Faktoren, die eine Intentionsbildung begünstigen sind:
 - Hohe Lerneffekte
 - Programmmzufriedenheit
 - Leichtigkeit der Umsetzung der geplanten Intentionen
 - Bereitschaft zu lebenslangem Lernen
 - Auch einige Monate nach der Teilnahme werden noch Intentionen angegeben und die Motivation zur Umsetzung ist weiterhin hoch.

Weitere Punkte

- Alternativen zum Autofahren werden von den TeilnehmerInnen noch nicht ausreichend wahrgenommen.
- Der Verzicht auf das Auto fällt nach wie vor schwer.

Abbildung 21: Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse der Evaluation des "sicher mobil"-Programms

4.5.1 Evaluationsergebnisse auf den Erfolgsebenen

Die Datenauswertung zu den Erfolgsebenen ergab, dass die TeilnehmerInnen das „sicher mobil“-Programm grundsätzlich sehr positiv bewerten. Die Gesamtbewertung wurde dadurch ermittelt, indem auf jeder Erfolgsebene der Programmevaluation die maximal erreichbare Punkteanzahl (= 100 Prozent) in Bezug zu den Angaben der befragten Personen gestellt wurde. Hat beispielsweise eine Person auf der Erfolgsebene Lernen, die sich aus 5 Items zusammensetzt, wobei jedes Item auf einer vierstufigen Likertskala zu bewerten ist, bei jedem dieser Items „Ja, ich stimme vollkommen zu“ angekreuzt, so hat diese Person die maximale Punktezahl auf dieser Ebene erreicht (100 Prozent).

So wurde auf der Erfolgsebene „Reaktion“, die auf die Programmmzufriedenheit abzielt (Weiterempfehlung der Veranstaltung und Beurteilung des Zeitrahmens der Veranstaltung), im Mittel 87,5 Prozent der maximal erreichbaren Punkteanzahl erzielt (n = 450, ohne Angabe: 2 Personen). Auf der Ebene „Lernen“, die den Lernzugewinn im Rahmen der „sicher mobil“-Veranstaltung erfasst, wurde ein Prozentwert von 87,7 Prozent ermittelt (n = 452). Bei jenen Items, die auf die Bildung von Intentionen zur praktischen Umsetzung der Inhalte aus der Veranstaltung abzielen, wurde im Mittel

ein Prozentwert von 82,9 Prozent erreicht (n = 443, ohne Angaben: 9 Personen). Besonders interessant erscheint in diesem Zusammenhang das Ergebnis, dass die positiven Effekte signifikant stärker ausfielen, je älter die TeilnehmerInnen waren (Reaktion*, Lernen**, Intention**, * $p < .05$; ** $p < .01$).

Tabelle 26: Ergebnisse auf den Erfolgsebenen nach Altersgruppen

		Alter		
		< 71 Jahre	71 – 75 Jahre	> 75 Jahre
Erfolgsebene	Reaktion	86,0 %	87,8 %	88,6 %
	Lernen	85,7 %	87,9 %	89,3 %
	Intention	80,4 %	82,9 %	84,9 %

Geschlechtsunterschiede zeigten sich lediglich in leichter Ausprägung auf der Lernebene sowie bei der Bildung von Intentionen (Lernen**, Intention*, * $p < .05$; ** $p < .01$). Demnach bewerten Frauen den Lernzugewinn und die Intentionsbildung höher im Vergleich zu Männern.

Tabelle 27: Ergebnisse auf den Erfolgsebenen nach Geschlecht

		Geschlecht	
		männlich	weiblich
Erfolgsebene	Reaktion	87,1 %	88,2 %
	Lernen	86,3 %	90,1 %
	Intention	81,7 %	84,8 %

4.5.2 Evaluationsergebnisse auf der Ebene „Reaktion“

Zur Erfassung der Program Zufriedenheit wurden die TeilnehmerInnen befragt, ob sie die Veranstaltung weiterempfehlen würden, wie sie den Zeitrahmen der Veranstaltung wahrgenommen hatten und welche konkreten Themenbereiche aus der Veranstaltung sie besonders interessant erlebt hatten. Die Ergebnisse sind in Tabelle 28 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 28: Ergebnisse auf der Ebene "Reaktion"

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Weiterempfehlung (n = 449)	Ja, uneingeschränkt	353	78,1
	Ja, schon	92	20,4
	Nein, eher nicht	4	0,9
	Sicher nicht	0	0,0
	Ohne Angabe	3	0,6
Zeitrahmen (n = 450)	Sehr ausreichend	134	29,6
	Ausreichend	286	63,6
	knapp	28	6,2
	Deutlich zu knapp	2	0,4
	Ohne Angabe	2	0,4
Themenbezogene Interessens- schwerpunkte (Mehrfachantworten möglich; n = 448; ohne Nennung: 4)	Mobilität als Fußgänger	206	46,0
	Mobilität als Radfahrer	220	49,1
	Kraftfahrer-Mobilität	377	84,2
	Sonstige	66	14,7

Bei den themenbezogenen Interessenschwerpunkten berichteten die TeilnehmerInnen ein verstärktes Interesse an Inhalten zum Thema Kraftfahrer-Mobilität, welches zugleich auch den thematischen Schwerpunkt dieser Programmevaluation bildete. Darüber hinaus zeigte sich, dass die Zufriedenheit mit der Veranstaltung umso stärker ist, je älter eine Person ist ($r = .12^*$, $p < .05$), je höher der Nutzen der Veranstaltung für eine Person ist ($r = .30^{**}$, $p < .01$), je mehr eine Person die Inhalte aus dem Seminar umsetzen möchte ($r = .16^{**}$, $p < .01$), je leichter die Umsetzbarkeit der geplanten Veränderung eingeschätzt wird ($r = .20^{**}$, $p < .01$) und je stärker die Motivation ist, die geplante Veränderung langfristig beizubehalten ($r = .14^{**}$, $p < .01$).

4.5.3 Evaluationsergebnisse auf der Ebene „Lernen“

Die Erfolgsebene „Lernen“ konstituiert sich entlang zweier Kernthemen, die sich dem Lernzugewinn sowie der Beeinflussung zentraler Schutzmotivationsfaktoren widmen.

4.5.3.1 Lerneffekte (Nutzen der Veranstaltung)

Zur Erfassung von Lerneffekten wurden die TeilnehmerInnen nach ihrer Einschätzung hinsichtlich einem themenspezifischen Wissens- und Kompetenzzugewinn befragt. Dabei konzentrierten sich die Fragen inhaltlich gezielt auf Themenbereiche, die im Rahmen der Befragung der Moderatoren mittels Kurzfragebogen als Schwerpunkte der „sicher mobil“-Veranstaltungen ermittelt worden waren.

Tabelle 29: Ergebnisse auf der Ebene "Lernen": Lerneffekte

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Umgang mit altersbedingten Einschränkungen der Fahr-eignung (n = 452)	Sehr geholfen	278	61,5
	Teilweise geholfen	150	33,2
	Kaum geholfen	11	2,4
	Nicht geholfen	4	0,9
	Ohne Angabe	9	2,0
Veränderung von ungünsti-gen Gewohnheiten (n = 452)	Stimme vollkommen zu	238	52,7
	Stimme eher zu	177	39,2
	Stimme eher nicht	26	5,8
	Stimme gar nicht zu	3	0,7
	Ohne Angabe	8	1,8
Wissen über Verkehrsregeln aufzufrischen (n = 452)	Stimme vollkommen zu	386	85,4
	Stimme eher zu	55	12,2
	Stimme eher nicht	5	1,1
	Stimme gar nicht zu	2	0,4
	Ohne Angabe	4	0,9
Verhalten im Straßenverkehr unter schwierigen Verhält-nissen besser anpassen (n = 452)	Stimme vollkommen zu	244	54,0
	Stimme eher zu	148	32,7
	Stimme eher nicht	22	4,9
	Stimme gar nicht zu	4	0,9
	Ohne Angabe	34	7,5
Technische Hilfen genauer kennenlernen (n = 452)	Stimme vollkommen zu	142	31,4
	Stimme eher zu	164	36,3
	Stimme eher nicht	83	18,4
	Stimme gar nicht zu	16	3,5
	Ohne Angabe	47	10,4

Insgesamt weisen die Daten auf hohe Lerneffekte bei den TeilnehmerInnen hin. Interessanterweise fällt der wahrgenommene Nutzen aufgrund der vermittelten Inhalte und des damit einhergehenden Lernzugewinns umso größer aus, je älter eine Person ist ($r = .12^{**}$, $p < .01$). Zudem zeigen sich Geschlechtsunterschiede auf der Lernebene zugunsten der Frauen ($r = .16^{**}$, $p < .01$). Die Ergebnisse zeigen darüber hinaus, dass der wahrgenommene Nutzen größer ist:

- je leichter die Umsetzbarkeit der geplanten Veränderung eingeschätzt wird ($r = .17^{**}$, $p < .01$),
- je stärker die Motivation eingeschätzt wird, die geplante Veränderung langfristig beizubehalten ($r = .20^{**}$, $p < .01$),
- je leichter es einer Person fällt, ihr Leben zu organisieren, wenn sie unter schwierigen Bedingungen nicht Autofahren würde ($r = .18^{**}$, $p < .01$),
- je leichter es einer Person fällt, ihr Leben zu organisieren, wenn sie gar nicht Autofahren würde ($r = .14^{**}$, $p < .01$),
- je leichter es einer Person fällt, sich an neue Situationen anzupassen ($r = .17^{**}$, $p < .01$) und
- je sozial eingebundener eine Person war ($r(T1) = .20^{**}$, $p < .01$; $r(T2) = .16^{**}$, $p < .01$).

Je höher der Lerneffekt eingestuft wird, desto mehr wird auch die Intention gebildet, künftig Inhalte aus dem Seminar umzusetzen ($r = -.53^{**}$, $p < .01$). Darüber hinaus wirken sich programmintendierte Lerneffekte positiv auf die Einschätzung von Kernkomponenten der Schutzmotivation, nämlich der Selbstrelevanz ($r(T2) = .23^{**}$, $p < .01$) und Selbstwirksamkeit ($r(T2) = .29^{**}$, $p < .01$) aus. Personen mit hohem Lernzugewinn stimmen auch eher einer verbindlichen, regelmäßigen Überprüfung der Fahrfähigkeit aller PKW-FahrerInnen zu ($r = .20^{**}$, $p < .01$). Das sind zugleich auch jene Personen, die keinen Führerschein ($r = .17^{**}$, $p < .01$) beziehungsweise kein Auto besitzen ($r = .14^{**}$, $p < .01$).

4.5.3.2 Beeinflussung der Schutzmotivation

Weiterhin wurde untersucht, inwiefern die Teilnahme an der Veranstaltung wesentliche Faktoren der Schutzmotivation, im Konkreten ein Problembewusstsein bzgl. nachlassender Fahrfähigkeiten sowie das Erkennen einer Selbstrelevanz in Bezug auf Einschränkungen im sicheren Fahrverhalten beeinflussen konnte.

Problembewusstsein

Das Problembewusstsein, also ob die TeilnehmerInnen erkennen, dass mit zunehmendem Alter eine sichere Automobilität aufgrund altersbezogener Einschränkungen erschwert wird, wurde dabei mit folgendem Item zum ersten und zweiten Messzeitpunkt erfasst:

- *Menschen zwischen 70 und 80 Jahren fahren genauso sicher Auto wie Menschen zwischen 40 und 50 Jahren.*

Bei diesem Item zeigte sich zwar entgegen der Erwartung kein durchwegs hohes Problembewusstsein. Vielmehr zeigte sich aber eine deutliche Varianz sowie die Tendenz, dass die Teilnahme am Seminar einen verstärkenden Effekt auf das Problembewusstsein hat, wie man in Abbildung 22 sehen kann. Stimmt vor der Teilnahme an der Veranstaltung noch 23,2 Prozent der TeilnehmerInnen der Aussage zum Problembewusstsein vollkommen zu, taten dies nach dem Besuch nur noch 17,9 Prozent. Entsprechend zeigt sich die Tendenz, dieser Aussage nach der Veranstaltung nur noch eher zuzustimmen (41,2 Prozent zu T1 vs. 47,3 Prozent zu T2). Gleichsam stimmen nach dem Besuch der Veranstaltung mehr Prozent der TeilnehmerInnen eher nicht (25,2

Prozent zu T1 vs. 26,8 Prozent zu T2) beziehungsweise gar nicht zu (2,2 Prozent zu T1 vs. 5,3 Prozent zu T2). Dieser Unterschied zwischen erstem und zweitem Messzeitpunkt ($\bar{x}(T1) = 2,06$; $SD = 0,78$; $\bar{x}(T2) = 2,19$; $SD = 0,79$) ist zudem statistisch bedeutsam ($t(406) = 3,28$, $p = .001$) und zeigt, dass die Veranstaltung zu der Einsicht beiträgt, dass ältere Menschen weniger sicher Autofahren als Menschen zwischen 40 und 50 Jahren.

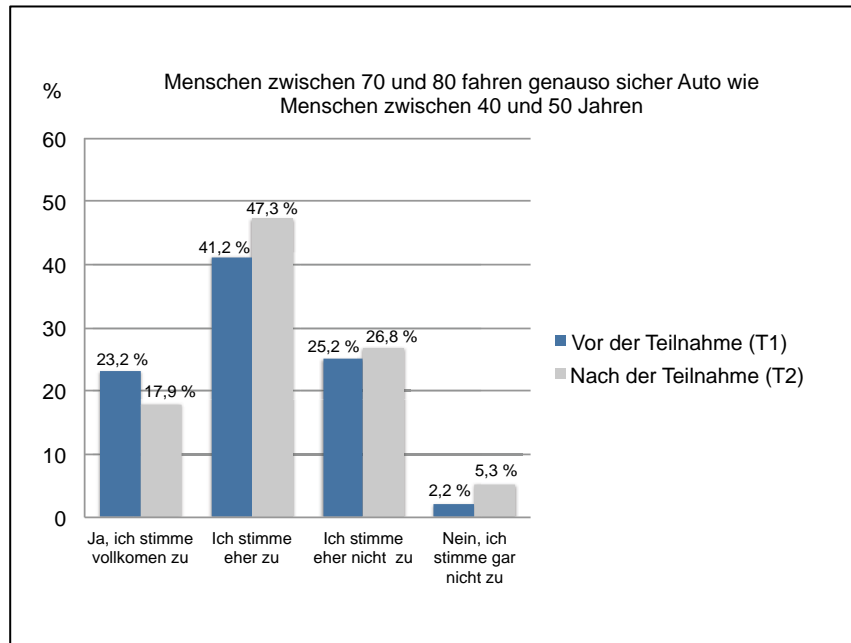


Abbildung 22: Beeinflussung der Schutzmotivation - Problembewusstsein

Selbstrelevanz

Die Relevanz der Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für die eigene Person wurde mit folgendem Item zu beiden Messzeitpunkten erfasst:

- *Ich achte bewusst darauf, ob sich meine Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter verringert und womöglich zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen könnte.*

Auch wenn sich zwischen Messzeitpunkt 1 ($\bar{x}(T1) = 1,54$; $SD = 0,71$) und 2 ($\bar{x}(T2) = 1,52$; $SD = 0,65$) kein statistisch bedeutsamer Unterschied ergibt ($t(401) = 0,50$, $p = .619$), zeigt das Ergebnis doch deutlich, dass eine persönliche Relevanz des Themas für den Großteil der Befragten gegeben ist (siehe Abbildung 23). Tatsächlich war die Relevanz schon vor der Teilnahme am Programm bei über 80 Prozent der Befragten sehr hoch, wodurch eine weitere Erhöhung der Relevanz durch das Seminar im Sinne eines Deckeneffektes nur begrenzt möglich war.

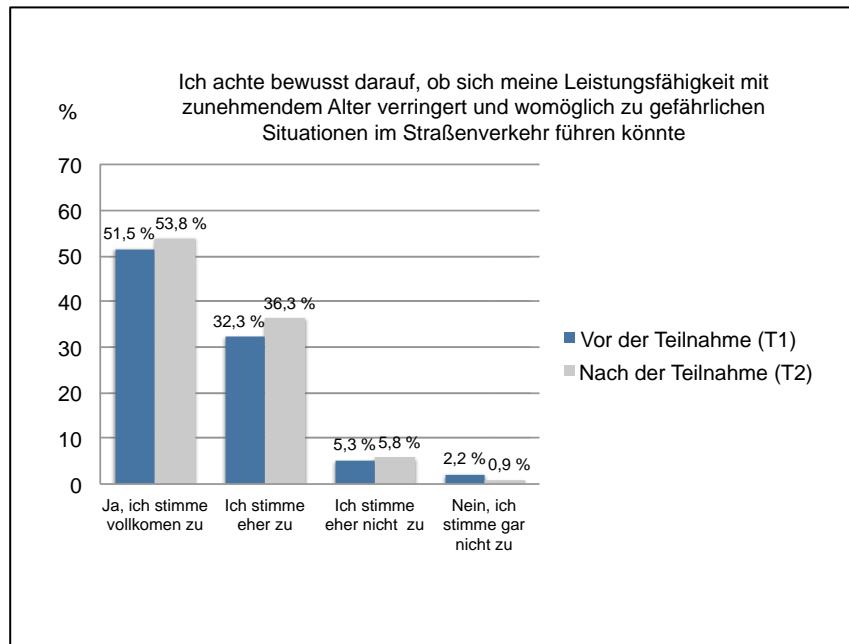


Abbildung 23: Beeinflussung der Schutzmotivation - Selbstrelevanz

4.5.4 Evaluationsergebnisse auf der Ebene „Intentionen“

Die dritte Evaluationsebene widmete sich der Frage, ob die TeilnehmerInnen Intentionen gebildet hatten, die auf eine Umsetzung der Inhalte aus dem Programm im Alltag abzielen und Aufschluss über nachhaltige Effekte der Veranstaltung liefern.

Ob die TeilnehmerInnen aufgrund des Besuches der „sicher-mobil“-Veranstaltung tatsächlich Intentionen zur Umsetzung von Inhalten aus der Veranstaltung gebildet hatten, zeigen die Ergebnisse in Tabelle 30.

Tabelle 30: Ergebnisse auf der Ebene "Intentionen"

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Ich möchte in Zukunft Inhalte aus dem Seminar umsetzen.	Stimme vollkommen zu	263	58,2
	Stimme eher zu	158	35,0
	Stimme eher nicht zu	10	2,2
	Stimme gar nicht zu	4	0,9
	Ohne Angabe	17	3,8

Von 435 Personen, die diese Frage beantworteten, stimmten 93,2 Prozent vollkommen oder eher zu (58,2 Prozent „stimme vollkommen zu“, 35,0 Prozent „stimme eher zu“, 2,2 Prozent „stimme eher nicht zu“, 0,9 Prozent „stimme gar nicht zu“), dass sie in Zukunft Inhalte aus dem Seminar umsetzen möchten.

Sofern sich die TeilnehmerInnen vornahmen, Inhalte aus dem Seminar umzusetzen, sollten sie in einem nächsten Schritt angeben, welche konkrete/n Veränderung/en sie anstrebten. Diese Frage wurde als offene Frage gestellt, wodurch Mehrfachantworten möglich waren. Da die geplanten Intentionen von besonderem Interesse für diese Programmevaluation waren, werden alle intentionsbezogenen Angaben aus Messzeitpunkt 2 in die Analyse miteinbezogen (n = 478) und nicht nur jener Personen, die zu beiden Messzeitpunkten an den Befragungen teilgenommen hatten. Insgesamt nannten 341 der 478 Personen zu Messzeitpunkt 2 gebildete Intentionen zu geplanten

Veränderungen im Mobilitätsverhalten, die durch ihre Teilnahme an der „sicher mobil“-Veranstaltung inspiriert worden waren. Im Zuge der Auswertung wurden thematische Kategorien festgelegt, welchen die Nennungen der TeilnehmerInnen zugeordnet wurden. Tabelle 31 zeigt diese Kategorien sowie die entsprechenden Häufigkeiten der Nennungen.

Tabelle 31: Nennungen von konkreten geplanten Veränderungen (T2)

Nennungen	Häufigkeit
Verkehrsregeln einhalten (StVO): Ampelphasen beachten, Regelungen im Kreisverkehr einhalten, Verkehrszeichen und –schilder beachten, Fußgängerüberweg benutzen,...	68
Tempolimits einhalten	56
Erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer gemäß dem Vertrauensgrundsatz	54
Sicheres Parken	28
Weiterbildungsmaßnahmen besuchen	27
Vorsichtiges Fahren bei schwierigen Verhältnissen	24
Informationsarbeit leisten: Über gesetzliche Neuerungen informieren, Bekannte informieren,	21
Gelernte Strategien anwenden: Überholweg beachten, Reißverschlussprinzip, Regelmäßige Pausen beim Fahren einlegen, bessere Zeiteinteilung...	15
Vorausschauendes Fahren	15
Gesundheitschecks: Arztbesuche, Kontrolle der körperlichen Verfassung vor Fahrtantritt,...	13
Konflikte im Straßenverkehr vermeiden	12
Technische Hilfen in Anspruch nehmen	10
Sicherheitsabstand einhalten	10
Fahren einschränken	6
Fahren üben	4
Regelmäßiger Sicherheitscheck des PKWs	4
Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen für das Fahrrad: Fahrradhelm verwenden, Fahrradweg benutzen,...	3
Sonstige Veränderungen	18
Gesamt	388

In einem weiteren Schritt wurden die einzelnen Statements auf ihren Informationsgehalt hin untersucht, um festzustellen, welchen Grad der Konkretheit die formulierten Intentionen besaßen. Dabei wurden die Angaben der TeilnehmerInnen auf einer 6-stufigen Ratingskala nach ihrem Konkretheitsgrad geratet und anschließend die Wertungen der drei Rater verglichen. Als konkrete Intentionen sollten dabei jene gewertet werden, die sich auf bestimmte, exakte Handlungen bezogen, während unkonkrete Intentionen als solche geratet werden sollten, sofern die jeweilige Handlung weder an Orte oder Zeitpunkte gebunden war. Dabei zeigte sich eine statistisch bedeutsame Interrater-Reliabilität und somit hohe Konkordanz zwischen den Einschätzungsergebnissen der drei Rater (Rater 1 x Rater 2: $r = .69^{**}$, $p < .01$; Rater 1 x Rater 3: $r = .63^{**}$, $p < .01$; Rater 2 x Rater 3: $r = .73^{**}$, $p < .01$). Der Intraklassenkorrelationskoeffizient (*ICC*) weist einen Wert von $.847$ ($p < .01$) auf, was wiederum für, von den Ratern unabhängige sowie konsistente Ergebnisse spricht. Im Mittel werteten die drei Rater die Konkretheit der formulierten Intentionen auf einer 6-stufigen Ratingskala mit einem Wert von 2,76 als überwiegend bzw. mittelmäßig konkret.

Neben der Frage nach konkreten, geplanten Verhaltensänderungen wurde auch nach der Einschätzung der Leichtigkeit / Schwierigkeit der Umsetzbarkeit der geplanten Veränderung/en sowie der Motivation gefragt, die geplante/n Veränderung/en langfristig beizubehalten. Auch hier wurden wie zuvor nur Personen betrachtet, die sowohl zu Messzeitpunkt 1 als auch zu Messzeitpunkt 2 an der Befragung teilgenommen hatten.

Tabelle 32: Umsetzung der Intentionen: Schwierigkeit und Motivation

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Leichtigkeit/Schwierigkeit der Umsetzbarkeit	Sehr leicht	96	21,2
	Eher leicht	248	54,9
	Eher schwierig	54	11,9
	Sehr schwierig	2	0,4
	Ohne Angabe	52	11,5
Motivation zur langfristigen Verhaltensänderung	Sehr hoch	147	32,5
	Eher hoch	230	50,9
	Eher niedrig	24	5,3
	Sehr niedrig	2	0,4
	Ohne Angabe	49	10,8

Die überwiegende Mehrheit der Probanden (76,1 Prozent, $n = 400$, ohne Angabe: 52 Personen) bewertete die Umsetzbarkeit der geplanten Veränderung als sehr leicht oder eher leicht. Darüber hinaus zeugen die Ergebnisse von einer stark ausgeprägten Motivation eines Großteils der TeilnehmerInnen (83,4 Prozent, $n = 403$, ohne Angabe: 49 Personen), diese geplanten Veränderungen auch langfristig beizubehalten. Die Intention zur mobilitätsbezogenen Verhaltensänderung ist zudem umso stärker:

- je höher die Zufriedenheit mit der Veranstaltung ist ($r = .24^{**}$, $p < .01$),
- je höher der wahrgenommene Nutzen der Veranstaltung ist ($r = .48^{**}$, $p < .01$),
- je älter eine Person ist ($r = .15^{**}$, $p < .01$),
- je leichter es einer Person fällt, sich an neue Situationen anzupassen ($r = .36^{**}$, $p < .01$),
- je mehr Einwohner der Wohnort einer Person hat ($r = .14^{**}$, $p < .01$),
- je leichter es einer Person fällt, ihr Leben zu organisieren, wenn sie unter schwierigen Bedingungen nicht Autofahren würde ($r = .19^{**}$, $p < .01$),
- je leichter es einer Person fällt, ihr Leben zu organisieren, wenn sie gar nicht Autofahren würde ($r = .13^{**}$, $p < .01$),
- je mehr einer Person das Erlernen neuer Dinge Freude macht ($r = .25^{**}$, $p < .01$),
- je zufriedener eine Person mit ihrer augenblicklichen Lebenssituation ist ($r = .19^{**}$, $p < .01$),
- je sozial eingebundener eine Person ist ($r(T1) = .24^{**}$, $p < .01$; $r(T2) = .23^{**}$, $p < .01$) und
- wenn eine Person keinen Führerschein ($r = .15^{**}$, $p < .01$) besitzt.

Ein leichter Geschlechtsunterschied zugunsten der Frauen findet sich auch in der Intentionsbildung ($r = .12^*$, $p < .05$). Bezüglich der Schutzmotivation zeigt sich, dass Personen mit hohen Intentionswerten ein höheres Problembewusstsein besitzen ($r(T1) = .15^{**}$, $p < .01$) und die Selbstrelevanz ($r(T2) = .25^{**}$, $p < .01$) sowie die Selbstwirksamkeit ($r(T2) = .32^{**}$, $p < .01$) stärker ausgeprägt sind.

Im Rahmen des dritten Messzeitpunktes wurde untersucht, ob die TeilnehmerInnen ihre zu Messzeitpunkt 2 gebildeten Intentionen nach dem Besuch einer „sicher mobil“-Veranstaltung auch tatsächlich praktisch umgesetzt hatten. Um Nachhaltigkeitseffekte des Programms auf der Verhaltensebene sichtbar zu machen, wurden die Personen im Rahmen eines Telefoninterviews oder anhand eines Kurzfragebogens gefragt, ob und welche Änderungen sie sich nach dem Besuch einer „sicher mobil“-Veranstaltung vorgenommen hätten, ob eine Umsetzung des intendierten Ver-

haltens bereits erfolgt sei und wie leicht respektive schwierig diese falle. Da im Rahmen der Evaluation die Automobilität älterer VerkehrsteilnehmerInnen im Fokus der Untersuchung stand, wurden die Personen abschließend gefragt, ob der Kurs dabei geholfen habe, sicherer Auto zu fahren.

Da zum dritten Messzeitpunkt nur jene TeilnehmerInnen befragt werden konnten, die zum zweiten Messzeitpunkt ihre Telefonnummer angegeben und somit ihr Einverständnis an einer weiteren Befragungsteilnahme erteilt hatten, beziehen sich die folgenden Ergebnisse konsequenterweise auf jene Personen, für welche Daten aus beiden Messzeitpunkten vorliegen. Insgesamt konnten zum dritten Messzeitpunkt Daten von 62 TeilnehmerInnen erhoben werden, die entweder via Telefoninterview oder Kurzfragebogen befragt wurden.

Tabelle 33: Geplante Veränderung nach Veranstaltungsbesuch (T3)

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Geplante Veränderung nach Veranstaltungsbesuch	Ja	44	71,0
	Nein	18	29,0

71 Prozent der 62 Personen gaben zum dritten Messzeitpunkt an, sich nach dem Besuch der Veranstaltung vorgenommen zu haben, Veränderungen, die durch die Teilnahme an der „sicher mobil“-Veranstaltung inspiriert worden waren, auch praktisch umzusetzen. Von diesen 71 Prozent gaben zum zweiten Messzeitpunkt auch tatsächlich 81,8 Prozent (= 36 Personen) konkrete Veränderungen an, die sie umsetzen wollten. Die restlichen acht Personen, die zum dritten Messzeitpunkt angaben, Veränderungen nach dem Besuch der Veranstaltung geplant gehabt zu haben, hatten zum zweiten Messzeitpunkt tatsächlich jedoch keine geplanten Veränderungen im Fragebogen angeführt. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass diese Personen ihre Intentionen erst nach der Befragung zum Messzeitpunkt 2 gebildet hatten.

Interessant scheint in diesem Zusammenhang auch, dass der Großteil jener Personen, die zu Messzeitpunkt 3 geplante Veränderungen nach dem Veranstaltungsbesuch verneinten (n= 15), sehr wohl konkrete Intentionen nach dem Besuch der Veranstaltung gefasst und im Fragebogen T2 angegeben hatte. Dieses Ergebnis lässt vermuten, dass bei diesen Personen zwar eine Intentionbildung in Richtung Verhaltensänderung durch die „sicher mobil“-Veranstaltung induziert wurde, eine nachhaltige Umsetzung jedoch nicht erzielt werden konnte. Lediglich 3 dieser insgesamt 18 Personen (29,0 Prozent) führten sowohl zum zweiten Messzeitpunkt als auch zum dritten Messzeitpunkt keine konkreten geplanten Veränderungen an.

In einem nächsten Schritt sollten die TeilnehmerInnen anführen, welche konkreten Veränderungen sie zum Messzeitpunkt 2 geplant hatten. Tabelle 34 gibt einen Überblick über alle, in Kategorien zusammengeführten Nennungen der BefragungsteilnehmerInnen (n = 45, Mehrfachnennungen möglich).

Tabelle 34: Nennungen von konkreten geplanten Veränderungen (T3)

Nennungen	Häufigkeit
Weiterbildungsmaßnahmen besuchen	27
Erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr	25
Tempolimits einhalten	23
Vorsichtiges Fahren bei schwierigen Bedingungen	21
Rücksichtnahme auf andere	21
Vorausschauendes Fahren	21
Gesundheitschecks	20
Sicherheitsabstand einhalten	19
Verkehrsregeln einhalten (StVO)	15
Konflikte im Straßenverkehr vermeiden	3
Regelmäßige Pausen beim Fahren	2
Regelmäßiger Sicherheitscheck des PKWs	2
Regelmäßige Pausen beim Fahren einlegen	2
Gelernte Strategien anwenden	1
Gesamt	202

Vergleicht man die formulierten Intentionen dieser 62 BefragungsteilnehmerInnen, die sie zum Messzeitpunkt 3 angegeben hatten mit jenen, die sie zu Messzeitpunkt 2 geäußert hatten, zeigen sich folgende inhaltliche Konsistenzen bzw. Inkonsistenzen: 27,4 Prozent der 62 Personen gaben an, jene Intentionen aus Messzeitpunkt 2 auch tatsächlich in weiterer Folge praktisch umgesetzt zu haben. In diesem Fall stimmten ihre angeführten Intentionen mit jenen aus Messzeitpunkt 2 überein. 6,5 Prozent gaben ebenfalls an, Veränderungen umgesetzt zu haben. Diese glichen ihren Angaben aus Messzeitpunkt 2 inhaltlich jedoch nur teilweise. 24,2 Prozent nannten gänzlich andere Verhaltensänderungen im Vergleich zu den angeführten Intentionen zu Messzeitpunkt 2. 14,5 Prozent gaben zum dritten Messzeitpunkt Veränderungen an, ohne dass diesen konkrete Vorsätze zu Messpunkt 2 vorangegangen waren. 22,6 Prozent gaben an, die intendierten Veränderungen aus Messzeitpunkt 2 zu Messpunkt 3 nicht umgesetzt zu haben, 4,8 Prozent hatten weder einen konkreten Vorsatz zu Messzeitpunkt 2 angeführt noch eine konkrete Verhaltensänderung zu Messzeitpunkt 3 berichtet.

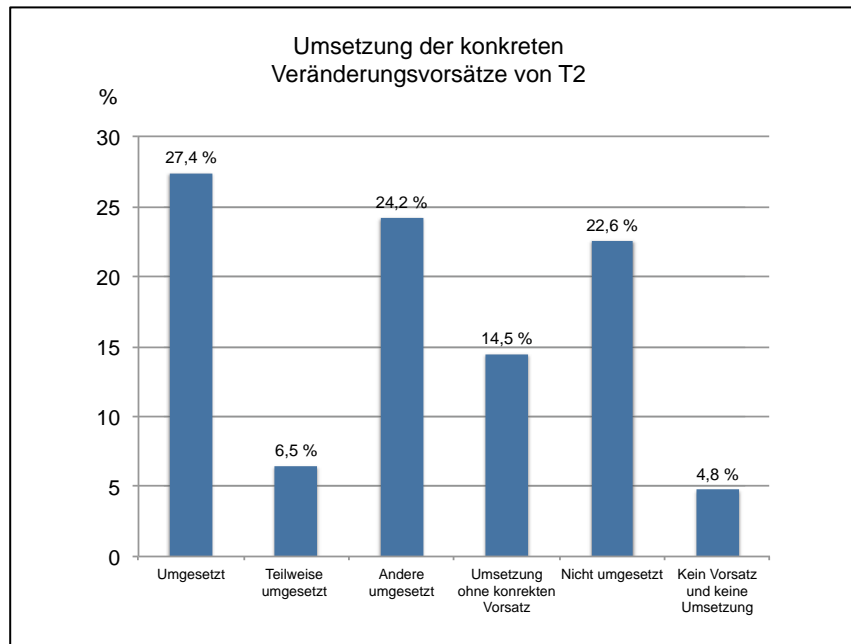


Abbildung 24: Ergebnisse zur Umsetzung der intendierten Verhaltensänderungen

Auf die Frage, ob die TeilnehmerInnen schon dazugekommen seien, die geplante/n Veränderung/en umzusetzen, antworteten 95,6 Prozent jener 45 Personen, die zum dritten Messzeitpunkt konkrete Veränderungen angeführt hatten, mit „Ja“, während eine Person (2,2 Prozent) mit „Teilweise“ und eine weitere (2,2 Prozent) mit „Nein“ antwortete.

Betrachtet man die Unterschiede zwischen den Personen, die in der Umsetzung einer zuvor gebildeten Intention erfolgreich waren und jenen ohne Umsetzung einer geplanten Intention so zeigt sich, dass erstere schon zu Messzeitpunkt 2 die Umsetzung der geplanten Veränderung als eher leicht empfanden ($r = .35^{**}$, $p < .004$). Darüber hinaus unterschieden sich die Personen mit umgesetzten Intentionen von den Personen ohne Umsetzung auch dadurch, dass ihnen das Erlernen neuer Dinge mehr Freude bereitete ($r = .26^{**}$, $p < .02$). Dieses Ergebnis lässt vermuten, dass der Aspekt eines kompetenzorientierten, positiven Altersbildes, welches in diesem Fall die Bereitschaft zu lebenslangem Lernen tangiert, nicht nur bei der Offenheit für Feedback sowie bei der Ansprache auf nachlassende Fahrkompetenzen von entscheidender Bedeutung ist, sondern eben auch bei der Umsetzungsbereitschaft intendierter Verhaltensänderungen. Die gewichtige Rolle eines positiven Altersbildes stellt somit einen wesentlichen Befund dieser Evaluation dar.

Tabelle 35 zeigt die Angaben der TeilnehmerInnen bezüglich des Schweregrades der Umsetzung der angestrebten Veränderung.

Tabelle 35: Schweregrad der Umsetzung der angestrebten Veränderungen

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Schweregrad der Umsetzung der angestrebten Veränderungen	Sehr leicht	16	25,8
	Eher leicht	27	43,5
	Eher schwer	1	1,6
	Sehr schwer	0	0,0
	Ohne Angabe	18	29,0

Somit gaben nahezu alle TeilnehmerInnen, die sich zum Schweregrad einer Umsetzung der geplanten Intention äußerten, ($n = 44$) an, dass Ihnen die Umsetzung der angestrebten Veränderung

sehr leicht beziehungsweise eher leicht gefallen war. Daraus lässt sich schließen, dass sich die TeilnehmerInnen zu Messzeitpunkt 2 konkrete aber vor allem realistische Veränderungsziele steckten, was letztlich deren tatsächliche Realisierung begünstigt zu haben scheint.

Ob die „sicher mobil“-Veranstaltung insgesamt den TeilnehmerInnen dabei geholfen hat, sicherer Auto zu fahren, wurde abschließend erhoben.

Tabelle 36: Sicheres Autofahren durch „sicher mobil“-Veranstaltung

Variable	Ausprägung	Häufigkeit	Prozent
Sicheres Autofahren	Sehr geholfen	32	51,6
	Teilweise geholfen	28	45,2
	Kaum geholfen	2	3,2
	Nicht geholfen	0	0,0
	Ohne Angabe	0	0,0

Dieses Ergebnis zeigt, dass die Teilnahme an der „sicher mobil“-Veranstaltung fast allen 62 TeilnehmerInnen (96,8 Prozent) ihrer Einschätzung nach dabei geholfen hatte, sicherer Auto zu fahren.

4.5.5 Einflüsse auf die Bildung von Intentionen

In einem abschließenden Schritt wurde untersucht, welche Faktoren die Bildung von Intentionen in der Veranstaltung begünstigen. Das Pfadmodell in Abbildung 25 stellt die Einflussfaktoren auf die Bildung von Intentionen dar.

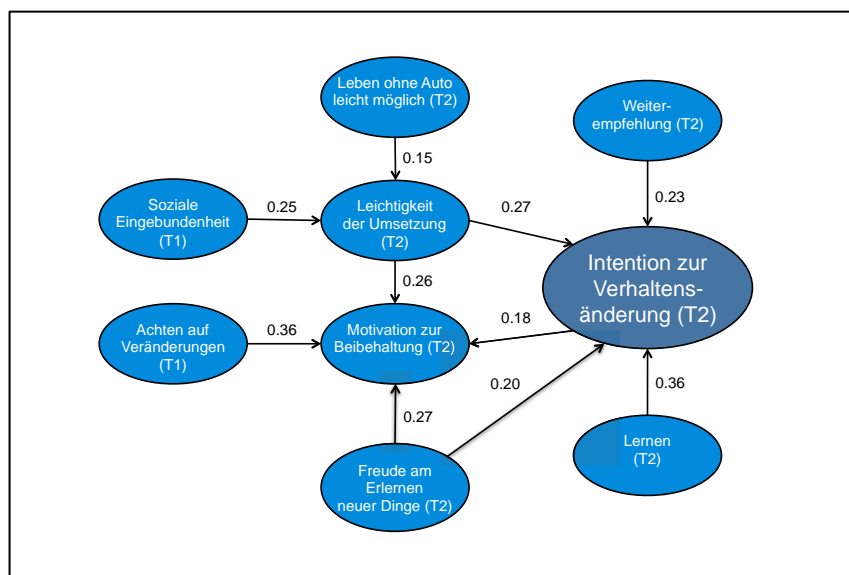


Abbildung 25: Einflussfaktoren auf die Intention, Inhalte aus dem Seminar umzusetzen

Diesem Modell zufolge werden Intentionen zur Verhaltensänderung nach dem Besuch einer „sicher mobil“-Veranstaltung leichter gebildet, wenn hohe Lerneffekte berichtet werden und die Veranstaltung insgesamt zu ihrer Weiterempfehlung anregt. Darüber hinaus spielt auch die Leichtigkeit der Umsetzung der geplanten Intention eine wichtige Rolle bei der Ausbildung von Verhaltensintentionen und deren Beibehaltung. Ob die Umsetzung grundsätzlich als leichter wahrgenommen wird, bestimmt zum einen der Faktor der sozialen Eingebundenheit der Person und zum anderen, ob es ihr leicht fallen würde, ein Leben ohne Auto zu bewerkstelligen. Daneben werden Intentionen

zur Verhaltensänderung sowie die Motivation zur Beibehaltung der Verhaltensänderung dadurch begünstigt, wenn die Person ausgeprägte Freude am Erlernen neuer Dinge hat. Letztlich sorgt insbesondere auch ein ausgeprägtes Problembewusstsein (Achten auf Veränderungen) dafür, dass die Motivation zur Beibehaltung der Verhaltensänderung bekräftigt wird.

Dieses Modell weist einen guten Modellfit zu den Daten auf, wie die Modellindizes in Tabelle 37 zeigen. Insgesamt klärt das Modell 42,8 Prozent der Gesamtvarianz in der Intentionsbildung für Verhaltensänderungen auf.

Tabelle 37: Modellfit-Indizes des Pfadmodells zu den Einflussfaktoren auf die Intentionsbildung

Gesamtmodellgüte							
	χ^2	<i>df</i>	<i>p</i>	CFI	RMSEA	90% CI RMSEA	SRMR
Modell	20.02	11	.04	.966	.074	.01; .12	.04

5 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

In den letzten 10 bis 20 Jahren haben sich zahlreiche Studien mit dem Thema der Automobilität älterer Menschen befasst. Die demographische Entwicklung deutet klar darauf hin, dass die Anzahl älterer AutofahrerInnen in den kommenden Jahrzehnten stark ansteigen wird. Unfallstatistiken weisen zudem darauf hin, dass ab einem Alter von 70 Jahren die Anzahl von Unfällen aufgrund von Fehlverhalten der Fahrerin oder des Fahrers zunimmt. Es ist daher notwendig, Maßnahmen zu entwickeln und erforschen, die eine Auseinandersetzung mit der eigenen Fahrfähigkeit bei älteren Personen fördern. Bisher lag das Augenmerk der Forschung zum Thema Automobilität Älterer insbesondere auf der Analyse der Entwicklung der Automobilität, des Fahrverhaltens sowie der Ursachen für fehlerhaftes Fahrverhalten und Gefährdungen bei älteren Personen. Die Forschung hat sich bisher wenig mit der Frage beschäftigt, wie die Betroffenen angesprochen und dazu bewegt werden können, ihre Fahrfähigkeit anzupassen oder überprüfen zu lassen oder gar ganz mit dem Autofahren aufzuhören.

In den Fokusgruppen wie auch in den Befragungen der älteren VerkehrsteilnehmerInnen und der Angehörigen zeigte sich, dass den Befragten die Relevanz der Selbstregulation der Fahrfähigkeiten im höheren Alter sehr präsent ist und dass viele Befragten Fälle nennen konnten, in denen Risiken im Fahrverhalten älterer Menschen deutlich zu erkennen waren. Die Befragung konnte zudem belegen, dass zwar in einigen Fällen eine Ansprache – wenn auch selten – stattfand, dass aber große Hemmschwellen bestehen, die Unsicherheit im Fahrverhalten anzusprechen. Interessanterweise fand eine Ansprache von Ärzten mit Ausnahme von zwei Augenärztinnen nicht statt, obwohl die Befragten Ärzte als die Personengruppe sehen, von denen die Ansprache ausgehen sollte.

In den Befragungen zeigte sich, dass vor allem Personen mit einem positiven Bild des Alterns bereit sind, Probleme bei den Fahrfähigkeiten anzusprechen. Dies auch deshalb, da ein positives Bild des Alterns mit der Erwartung verbunden ist, dass eine solche Ansprache auch zu einer Verbesserung der Selbstregulation führen kann. Hinderlich für die Ansprache war dagegen die Erwartung, dass die Ansprache unangenehm ist und die betroffenen Personen sehr verletzen könnte, sowie die Ansicht, dass Betroffene denken, dass sie selbst die eigenen Fähigkeiten gut einschätzen können. Da aber in der Gesellschaft vermehrt ungünstige Vorurteile gegenüber über dem Alter bestehen (Konradt & Rothermund, 2011), zeigen die Ergebnisse der Befragungen in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Fokusgruppen einen Teufelskreis auf, der eine Ansprache behindert. Zwar werden die Schwächen im Fahrverhalten älterer Menschen vielfach wahrgenommen. Es besteht aber auf der einen Seite die Befürchtung ältere Menschen durch eine Ansprache zu verletzen. Auf der anderen Seite wird vielfach wahrgenommen, dass ältere Menschen denken, sie seien selbst verantwortlich und haben selbst die beste Einsicht in ihr Fahrverhalten. Dazu kommt, dass Ärzte als zuständige Ansprechpartner gesehen werden, die dieser Aufgabe aber offenbar selten nachkommen und aus unserer Sicht auch nur wenig nachkommen können, da Einschränkungen der Fahrfähigkeit nicht nur auf medizinische Probleme zurückgeführt werden können, sondern auch psychologische Grundfunktionen der Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit betreffen, die nicht notwendigerweise mit einer spezifischen Erkrankung einhergehen.

Eine wichtige Frage dieses Projektes war, welche Einflussfaktoren die Offenheit gegenüber einer Ansprache auf der Seite der Betroffenen begünstigen oder behindern. Die Ergebnisse der Befragungsstudie mit älteren VerkehrsteilnehmerInnen zeigen, dass auch hier das Altersbild eine wichtige Rolle spielt. Die erhobenen Daten legen nahe, dass ein positives Altersbild, die Offenheit gegenüber Feedback zu den eigenen Fahrfähigkeiten bei den Betroffenen deutlich erhöht. Darüber hinaus ist die Offenheit gegenüber der Ansprache größer, wenn a) das Problem grundsätzlich erkannt wird, b) die Betroffenen schon selbst aufmerksam für Veränderungen in den eigenen Fähig-

keiten sind, c) sie Verbesserungen als möglich ansehen und d) Alternativen zur Automobilität für sie vorstellbar sind. Mit diesen Faktoren zeigt sich hier ein Muster, dass viele Komponenten der Theorie der Schutzmotivation (Rogers, 1983) enthält, die im Bereich der Gesundheitsprävention schon sehr gut erforscht wurde (z.B. Zao & Pechman, 2007). Diese Theorie basiert auf der Annahme, dass Aufklärungsmaßnahmen einen größeren Erfolg haben, wenn die Betroffenen auf das Problem aufmerksam gemacht werden, sich bewusst sind, dass sie selbst betroffen sein können und zudem Möglichkeiten sehen zu reagieren.

Da es offensichtlich viele Faktoren gibt, die eine individuelle Ansprache behindern wie die Befürchtung die angesprochene Person zu verletzen, die wahrgenommene Norm der Selbstverantwortung oder die Zuständigkeit von Ärzten / Ärztinnen für die Ansprache, stellt sich die Frage, ob ein Gespräch über die Anpassung der Fahrfähigkeiten im Rahmen von Programmen wie „sicher mobil“ geschehen sollte. Ein solches Programm basiert ja auf der Grundidee eines positiven Altersbildes: Es ist auf der Annahme aufgebaut, dass ältere Menschen sehr wohl in der Lage sind, sich an die Veränderungen im Alter anzupassen.

Die Ergebnisse der durchgeführten Evaluation zeigen, dass die TeilnehmerInnen die Teilnahme am Programm „sicher mobil“ als sehr positiv erlebt haben und sehr weiterempfehlen würden. Damit treten in diesem Programm die negativen Effekte nicht ein, die bei einer persönlichen Ansprache von den TeilnehmerInnen der Befragungsstudien erwartet wurden. Zudem zeigen die Ergebnisse Lerneffekte im Selbstbericht. Die TeilnehmerInnen gaben zu einem sehr großen Prozentsatz an, dass ihnen die Veranstaltung beim Umgang mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung geholfen hat. Besonders beeindruckend sind aber die Ergebnisse hinsichtlich der Bildung von Intentionen sowohl in der Erhebung innerhalb der 14 Tage nach der Teilnahme als auch einige Monate später, denen zufolge die TeilnehmerInnen weitestgehend in der Lage waren, konkrete Intentionen zur Verhaltensänderung zu benennen. Sie waren zudem hoch motiviert, diese umzusetzen. Natürlich bedeutet die Bildung der Intentionen nicht, dass diese immer in Verhalten umgesetzt werden. Außerdem reicht eine Verhaltensänderung alleine nicht aus, um den komplexen Veränderungen im Alter gerecht zu werden. Aber die Bildung von konkreten Verhaltensintentionen ist ein Anfang auf diesem Weg, und diese sind das konkrete Ziel der Veranstaltung.

Keine Veränderung zeigte sich im Vergleich der Messung der Aufmerksamkeit für Veränderungen der eigenen Leistungsfähigkeit vor und nach der Teilnahme. Vielmehr zeichneten sich die TeilnehmerInnen insgesamt schon durch eine hohe Aufmerksamkeit für Veränderungen aus. Es ist plausibel, dass bei der Entscheidung für eine Veranstaltung wie „sicher mobil“ eine Selbstselektion in dem Sinne stattfindet, dass vorwiegend Menschen mit einer hohen Schutzmotivation und insbesondere einer hohen Sensitivität für Veränderungen der eigenen Leistungsfähigkeit an dem Programm teilnehmen. Darüber hinaus muss aber angemerkt werden, dass viele TeilnehmerInnen schon mehrfach an den Veranstaltungen teilgenommen hatten und so eine Messung vor dem Seminar ohne Einflüsse bisheriger Seminare nicht möglich war. Das heißt, der Vergleich der Messungen vor und nach dem Seminar ist nur bedingt möglich. Die berichteten Ergebnisse sind daher auf Personen beschränkt, die schon sehr stark auf eine Veränderung der eigenen Leistungsfähigkeit achten. Allerdings zeigt sich sogar bei der selektiven Stichprobe von TeilnehmerInnen, dass auch hier ein positives Altersbild im Sinne der weiterbestehenden Freude am Erlernen neuer Dinge in einem positiven Zusammenhang mit der Intention zur Verhaltensänderung stand.

Interessanterweise führt die Veranstaltung nicht dazu, dass die Einsicht gestärkt wird, dass Menschen zwischen 70 und 80 Jahren weniger sicher Auto fahren als Menschen zwischen 40 und 50 Jahren. Auf der Basis der Theorie der Schutzmotivation hatten wir dies als eine Grundvoraussetzung für die Bereitschaft für Veränderungen gesehen. Es zeigte sich aber vielmehr, dass das Achten auf Veränderungen der eigenen Leistungsfähigkeit vor allem für die Motivation zur Beibehal-

tung der gelernten Veränderungen wichtig ist. Wie zuvor angesprochen waren die TeilnehmerInnen insgesamt schon vor der Teilnahme an der Veranstaltung sehr aufmerksam im Hinblick auf sie selbst betreffende Veränderungen.

Betrachtet man die Ergebnisse der durchgeführten Studien insgesamt und vor dem Hintergrund der bestehenden Literatur, dann ergeben sich die folgenden Schlussfolgerungen:

- Das Problem abnehmender Fahrfähigkeiten im Alter ist vielen Menschen bewusst und viele Menschen haben bereits problematische Verhaltensweisen bei älteren Menschen beobachtet.
- Viele ältere Menschen passen ihr Fahrverhalten den veränderten Fähigkeiten an. Die Offenheit beispielsweise gegenüber einer verpflichtenden Beratung nimmt aber mit zunehmendem Alter ab.
- Es gibt große Hemmnisse, abnehmende Fahrfähigkeiten konkret anzusprechen. Dementsprechend findet eine Ansprache selten oder begrenzt statt.
- Es gibt bei vielen älteren Menschen Widerstände, Feedback zu den Fahrfähigkeiten anzunehmen.
- Ein positives Altersbild erhöht die Motivation zur Ansprache bei Angehörigen und gleichzeitig die Offenheit gegenüber Feedback.

Aufbauend auf diesen Schlussfolgerungen lassen sich die folgenden Empfehlungen ableiten:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Selbstregulation älterer Menschen im Straßenverkehr und zur Ansprache abnehmender Fahrfähigkeiten sind notwendig, da bei der Ansprache durch die Angehörigen zahlreiche Hemmnisse bestehen.
- Eine Ansprache der Fahrfähigkeiten und möglicher Selbstregulation bis zur Aufgabe des eigenständigen Fahrens sollte schon sehr früh und nicht erst im höheren Alter erfolgen, da die Offenheit gegenüber solchen Maßnahmen mit zunehmendem Alter sinkt.
- Eine Ansprache sollte in Situationen erfolgen, die auf positive Veränderungen ausgerichtet sind und auf einem positiven Altersbild basieren.

Gerade der letzte Punkt ist für uns von zentraler Bedeutung. Wir gehen davon aus, dass auch die *aktive Vermittlung* eines positiven Altersbildes die Bereitschaft steigern kann, sich Feedback zu öffnen, Veränderungen anzugehen und an Programmen wie „sicher mobil“ teilzunehmen. Dies ist von besonderer Bedeutung, da negative Altersbilder weitverbreitet sind (Konradt & Rothermund, 2011), obwohl das Wohlbefinden im Alter zum Teil höher ist als in mittleren Lebensjahren (Stone, Schwartz, Broderick, & Deaton, 2010). Eine wichtige Zukunftsaufgabe ist, solche kausalen Effekte zu untersuchen und die Effekte von Maßnahmen zur Ansprache der Selbstregulation auf der Verhaltensebene zu zeigen. Dabei ist aus unserer Sicht nicht nur die Umsetzung des Gelernten von Bedeutung, sondern vielmehr, ob ein allgemeines Bewusstsein für Veränderung verbunden mit Kreativität bei der Zuwendung zu Alternativen der Automobilität geschaffen werden kann. Dazu müsste aus unserer Sicht ein positiver Fokus (Florack, Keller & Palcu, 2013) gesetzt werden und die spezifischen Motivationen älterer Menschen (Bieri, Florack & Scarabis, 2006) berücksichtigt werden.

Literaturverzeichnis

- Ackerman, M. L., Crowe, M., Vance, D. E., Wadley, V. G., Owsley, C., & Ball, K. K. (2011). The impact of feedback on self-rated driving ability and driving self-regulation among older adults. *The Gerontologist, 51*(3), 367–378.
- American Association of Retired Persons (2013). We need to talk. URL: http://www.aarp.org/home-garden/transportation/we_need_to_talk (abgerufen 14.03.2013).
- Anstey, K. J., Wood, J., Lord, S., & Walker, J. G. (2005). Cognitive, sensory and physical factors enabling driving safety in older adults. *Clinical Psychology Review, 25*, 45–65.
- Baldock, M.R.J., Mathias, J.L., McLean, A.J., & Berndt, A. (2006). Selfregulation of driving and its relationship to driving ability among older adults. *Accident Analysis and Prevention, 38*, 1038–1045.
- Ball, K., Owsley, C., Stalvey, B., Roenker, D.L., Sloane, M.E., & Graves, M. (1998). Driving avoidance and functional impairment in older drivers. *Accident Analysis and Prevention, 30*, 313–322.
- Beratungsstelle für Unfallverhütung (2011). Autofahren im Alter. Flott unterwegs. Broschüre.
- Bieri, R., Florack, A., & Scarabis, M. (2006). Der Zuschnitt von Werbung auf die Zielgruppe älterer Menschen. *Zeitschrift für Medienpsychologie, 18*, 19-30.
- Birck, S. (2011). Profile von Senioren mit Autounfällen – Ergebnisse des Projektes PROSA. In Rüdinger, G., & Kocherscheid, K. (Hrsg.), *Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten* (S.85–114). Göttingen: V&R unipress.
- Blanchard, R. A., & Myers, A. M. (2010). Examination of driving comfort and self-regulatory practices in older adults using in-vehicle devices to assess natural driving patterns. *Accident Analysis & Prevention, 42*(4), 1213–1219.
- Bortz, J., Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*. Heidelberg: Springer.
- Breker, S., Henriksson, P., Eeckhout, G., Falkmer, T., Siren, A., Hakamies-Blomqvist, L., Bekiaris, E., Panou, M., & Leue, E. (2003). Problems of elderly in relation to the driving task and relevant critical scenarios. AGILE. URL: http://www.agile.iao.fraunhofer.de/downloads/agile_d1_1.pdf (abgerufen 14.03.2013).
- Briñol, P., & Petty, R. E. (2015). Elaboration and validation processes: implications for media attitude change. *Media Psychology, 18*(3), 267–291.
- Chapman, L., Sargent-Cox, K., Horswill, M. S., & Anstey, K. J. (2014). The impact of age stereotypes on older adults' hazard perception performance and driving confidence. *Journal of Applied Gerontology, 1-11*.
- Cohen, G. L., & Sherman, D. K. (2014). The Psychology of Change: Self-affirmation and social psychological intervention. *Annual Review of Psychology, 65*(1), 333–371.

- Coughlin, J. F., Mohyde, M., D'Ambrosio, L. A., & Gilbert, J. (2004). *Who drives older driver decisions?* Cambridge, MA: MIT Age Lab.
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2012). Auto-Mobilität: Fahrleistungen steigen 2011 weiter. DIW Wochenbericht Nr. 47, 3–14.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2010). Fit und Auto-mobil. Hinweise für ältere Menschen und ihre Angehörigen zur Aufrechterhaltung einer sicheren Auto-Mobilität. Broschüre.
- Diamantopoulos, A., & Sigauw, J. A. (2000). *Introducing LISREL*. London: Sage Publications.
- Eberhard, J. (2008). Older drivers' "high per-mile crash involvement": The implications for licensing authorities. *Traffic Injury Prevention, 9*, 284–290.
- Eby, D. W., Molnar, L. J., Shope, J. T. (2000). *Driving decisions workbook*. UMTRI-2000-14
- Ellinghaus, D., Schlag, B., & Steinbrecher, J. (1990). *Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. Unfall und Sicherheitsforschung Straßenverkehr*. Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 80. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Engeln, A., & Schlag, B. (Hrsg.). (2001). Anbindung - Abschlussbericht zum Forschungsprojekt. Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel. (Schriftreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Bd. 196). Stuttgart: Kohlhammer.
- Engin, T. (2011). Assessments als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit – Entwicklung eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer. In G. Rudinger, & K. Kocherscheid (Hrsg.), *Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten* (S.165–180). Göttingen: V&R unipress.
- Färber, B. (2000). Neue Fahrzeugtechnologien zur Unterstützung der Mobilität Älterer. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie, 33*, 178–185.
- Fischer, P., Greitemeyer, T., Frey, D. (2008). Self-regulation and selective exposure: The impact of depleted self-regulation resources on confirmatory information processing. *Journal of Personality and Social Psychology, 94*, 382–395.
- Florack, A., Keller, J., & Palcu, J. (2013). Regulatory focus in economic contexts. *Journal of Economic Psychology, 38*, 127-137.
- Fofanova, J., & Vollrath, M. (2011). Distraction while driving: The case of older drivers. *Transportation Research Part F, 14*, 638–648.
- Fonda, S. J., Wallace R. B., & Herzog, A. R. (2001). Changes in driving patterns and worsening depressive symptoms among older adults. *Journal of Gerontology, 56*, 343–351.
- Freeman, E.E., Gange, S.J., Munoz, B., & West, S.K. (2006). Driving status and risk of entry into long-term care in older adults. *American Journal of Public Health, 7*, 1–6.

- Freund B., Colgrove L. A., Burke B. L., & McLeod R. (2005). Self-rated driving performance among elderly drivers referred for driving evaluation. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 613–618.
- Gardezi, F., Wilson, K. G., Man-Son-Hing, M., Marshall, S. C., Molnar F. J., Dobbs, B. M., & Tuokko, H. A. (2006). Qualitative research on older drivers. *Clinical Gerontologist*, 30, 5–22.
- Glaser, D., & Schubert, W. (2007). Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der Mobilität älterer Kraftfahrzeugführer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 53, 19–25.
- Gollwitzer, P. M., & Sheeran, P. (2009). Self-regulation of consumer decision making and behavior: The role of implementation intentions. *Journal of Consumer Psychology*, 19(4), 593–607.
- Gwyther, H., Holland, C., (2012). The effect of age, gender and attitudes on self-regulation in driving. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 19–28.
- Hakamies-Blomqvist, L., & Wahlström, B., 1998. Why do older drivers give up driving? *Accident Analysis and Prevention*, 30, 305–312.
- Herzberg, P.Y. (2008). Soziale Entwicklung im hohen Erwachsenenalter aus verkehrspsychologischer Perspektive. In B. Schlag (Hrsg), *Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter* (S.223–238). Köln: TÜV-Verlag.
- Horswill, M. S., Sullivan, K., Lurie-Beck, J. K., & Smith, S. (2013). How realistic are older drivers' ratings of their driving ability? *Accident Analysis & Prevention*, 50, 130–137.
doi:10.1016/j.aap.2012.04.001
- Hubacher, M. (2000). Epidemiologie der Unfälle von Senioren im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 46, 89.
- Jansen, E. (2001). Ältere Menschen im zukünftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 134. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Jemmott, J. B., Ditto, P. H., & Croyle, R. T. (1986). Judging health status: effects of perceived prevalence and personal relevance. *Journal of Personality and Social Psychology*, 50(5), 899–905.
- Jones, V., Gielen, A., Bailey, M., Rebok, G., Agness, C., Soderstrom, C., ... Parrish, J. (2012). The effect of a low and high resource intervention on older drivers' knowledge, behaviors and risky driving. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 486–492.
- Jones, V. C., Cho, J., Abendschoen-Milani, J., & Gielen, A. (2011). Driving habits and risk exposure in older drivers: lessons learned from the implementation of a self-regulation curriculum. *Traffic Injury Prevention*, 12, 468–474.
- Kaiser, H. J., & Oswald, W. D. (2000). Autofahren im Alter – Eine Literaturanalyse. *Zeitschrift für Gerontopsychologie & -psychiatrie*, 13, 131–170.

- Kaiser, H. J., Teichmann, S., Myllymäki-Neuhoff, J., Schüssel, K., Oswald, W. D., & Jaensch, P. (1998). *Anspracheformen der Verkehrsaufklärung älterer Menschen*. BAST-Bericht M 90. NW-Verlag: Bremerhaven.
- Kraftfahrtbundesamt (2015). Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 01. Januar 2015. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (abgerufen 31.03.2015).
- Keall, M. D., & Frith, W. J. (2006). Characteristics and risks of drivers with low annual distance driven. *Traffic Injury Prevention, 7*, 248–255.
- Kocherscheid, K. (2011). Konzeption und Evaluation einer ärztlichen Fortbildung zur Mobilitätsberatung älterer Kraftfahrer. In G. Rudinger, & K. Kocherscheid (Hrsg.), *Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten* (S.151–164). Göttingen: V&R unipress.
- Kornadt, A. E., & Rothermund, K. (2011). Contexts of aging: assessing evaluative age stereotypes in different life domains. *The Journals of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences, 66B*(5), 547–556.
- Kubitzki, J., & Janitzek, T. (2009). Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer. URL: <http://www.etsc.eu/documents/Allianz-Studie-Sicherheit-und-Mobilitat-aelterer-Verkehrsteilnehmer.pdf> (abgerufen 14.03.2013).
- Kubitzki, J., & Janitzek, T. (2011). Zum Unfallgeschehen älterer Verkehrsteilnehmer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 57*, 65–73.
- MacDonald, L., Myers, A. M., & Blanchard, R. A. (2008). Correspondence among older drivers' perceptions, abilities, and behaviors. *Topics in Geriatric Rehabilitation, 24*(3), 239–252.
- Marottoli, R. A., & Richardson, E. D. (1998). Confidence in, and self-rating of, driving ability among older drivers. *Accident Analysis & Prevention, 30*(3), 331–336.
- Matthews, M. L., & Moran, A. R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis & Prevention, 18*(4), 299–313.
- Mather, M., & Carstensen, L. L. (2005). Aging and motivated cognition: the positivity effect in attention and memory. *Trends in Cognitive Sciences, 9*(10), 496–502.
- McNamara, A., Chen, G., George, S., Walker, R., & Ratcliffe, J. (2013). What factors influence older people in the decision to relinquish their driver's licence? A discrete choice experiment. *Accident Analysis & Prevention, 55*, 178–184.
- McNamara, A., Chen, G., George, S., Walker, R., & Ratcliffe, J. (2013). What factors influence older people in the decision to relinquish their driver's licence? A discrete choice experiment. *Accident Analysis & Prevention, 55*, 178–184.
- Mollenkopf, H., & Engeln, A. (2008). Gesellschaftlicher Kontext und motivationale Veränderungen der Mobilität im Alter. In B. Schlag (Hrsg.), *Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter* (S.239–354). Köln: TÜV-Verlag.

- Myers, A. M., Paradis, J. A., & Blanchard, R. A. (2008). Conceptualizing and measuring confidence in older drivers: Development of the day and night driving comfort scales. *Archives of Physical Medicine and Rehabilitation*, 89(4), 630–640.
- Oswald, W. D. (2010). Leistungsfähigkeit älterer Personen im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 5, 152–155.
- Owsley, C., McGwin Jr, G., Phillips, J. M., McNeal, S. F., & Stalvey, B. T. (2004). Impact of an educational program on the safety of high-risk, visually impaired, older drivers. *American Journal of Preventive Medicine*, 26(3), 222–229.
- Owsley, C., Stalvey, B., Wells, J., & Sloane, M. E. (1999). Older drivers and cataract: Driving habits and crash risk. *Journals of Gerontology A: Biological Sciences*, 54, M203-M211.
- Oxley, J., & Whelan, M. (2008). It cannot be all about safety: the benefits of prolonged mobility. *Traffic Injury Prevention*, 9, 367–378.
- Poschadel, S., Bönke, D., Blöbaum, A., & Rabczinski, S. (2012). *Trainierbarkeit der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer im Realverkehr: Eine kontrollgruppebasierte Evaluationsstudie*. Schriftenreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung, Forschungsergebnisse für die Praxis. TÜV Media: Köln.
- Poschadel, S., Falkenstein, M., Rinkenauer, G., Mendzheritskiy, G., Fimm, B., Worringer, B., Engin, T., Kleinemas, U., Rudinger, G. (2012). Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Reihe Mensch und Sicherheit. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Ragland, D. R., Satariano, W. A., & MacLeod, K. E. (2005). Driving cessation and increased depressive symptoms. *The Journals of Gerontology: Series A: Biological Sciences and Medical Sciences*, 60, 399–403.
- Pottgießer, S., Kleinemas, U., Dohmes, K., Spiegel, L., Schädlich, M., & Rudinger, M. (2012). Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA). BAST-Bericht M 228. NW-Verlag: Bremerhaven.
- Raitanen, T., Törmäkangas, T., Mollenkopf, H., & Marcellini, F. (2003). Why do older drivers reduce driving? Findings from three European countries. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology & Behaviour*, 6, 81–95.
- Richter, J., Schlag, B., & Weller, G. (2011). Selbstbild und Fremdbild älterer Autofahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 57, 13–20.
- Rinkenauer, G. (2008). Motorische Leistungsfähigkeit im Alter. In B. Schlag (Hrsg.), *Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter* (S.143-180). Köln: TÜV-Verlag.
- Rogers, R. W. (1983). Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of Protection Motivation. In J.T. Cacioppo, & R.E. Petty (Eds.), *Social Psychophysiology: A source book* (pp. 153-176). New York: Guilford.

- Romoser, M. R. E., & Fisher, D. L. (2009). The effect of active versus passive training strategies on improving older drivers' scanning in intersections. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 51(5), 652–668.
- Rompe, K. O. (2012). Unfallrisiken der Senioren am Steuer und Möglichkeiten zur Reduzierung durch intelligente Fahrzeugtechnik. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 3, 129–134.
- Ross, L. A., Dodson, J. E., Edwards, J. D., Ackerman, M. L., & Ball, K. (2012). A self-rated driving and driving safety in older adults. *Accident Analysis and Prevention*, 48, 523–527.
- Rudinger, G., & Kocherscheid, K. (Hrsg.) (2011). *Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährlich oder gefährdet? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten*. Göttingen: V&R unipress.
- Schade, F. D. (2008). Der Kraftfahrer in der zweiten Lebenshälfte: Verkehrsteilnahme und Verkehrsauffälligkeit. In J. Schade, & A. Engeln (Hrsg.), *Fortschritte der Verkehrspsychologie 2006* (S. 51–80). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schlag, B. (1986). Der ältere Autofahrer – Ein Problem der Zukunft. *Zeitschrift für Gerontologie*, 19, 410–418.
- Schlag, B. (2008a). Älter werden und Auto fahren. *Report Psychologie*, 33, 75–85.
- Schlag, B. (2008b). Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter. Schriftreihe der Eugen-Otto-Butz-Stiftung: Mobilität im Alter, Bd.3. Köln: TÜV-Verlag.
- Schwarzer, R. (1999). Self-regulatory processes in the adoption and maintenance of health behaviors. *Journal of Health Psychology*, 4(2), 115–127.
- Sheeran, P. (2002). Intention-behavior relations: A conceptual and empirical review. *European Review of Social Psychology*, 12(1), 1–36.
- Sherman, D. K., & Cohen, G. L. (2006). The psychology of self-defense: self-affirmation theory. In M. Zanna (Ed.), *Advances of Experimental Social Psychology* (Vol. 38, pp. 183–242). San Diego, CA: Academic Press.
- Siren, A. K., & Kjær, M. R. (2011). How is the older road users' perception of risk constructed? *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 14(3), 222–228.
- Skufca, L. (2008). *2007 AARP Driver Safety Program Course Evaluation*. Washington D.C.: AARP Knowledge Management.
- Statistisches Bundesamt Deutschland (2010). Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2009. Statistisches Bundesamt: Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt Deutschland (2011). Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2010. Statistisches Bundesamt: Wiesbaden.
- Stone, A. A., Schwartz, J. E., Broderick, J. E., & Deaton, A. (2010). A snapshot of the age distribution of psychological well-being in the United States. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 107(22), 9985–9990.

- Strain, S. (2003). Evaluation of the effect of the wiser driver course on driving behaviour and road safety. *Road Safety Research, Policing and Education Conference*. Retrieved from <http://arsrpe.acrs.org.au/pdf/RS030139.pdf>
- Stutts, J. C., Wilkins, J. W., Reinfurt, D. W., Rodgman, E. A., & Van Heusen-Causey, S. (2001). *The premature reduction and cessation of driving by older men and women*. Project G.7 - Final Project Report. Chapel Hill: University of North Carolina, Highway Safety Research Center.
- TNS Infratest (2010): Gemeinsame Studie "Fahranfänger und Senioren 2010" der Verkehrswachstiftung Niedersachsen und der Continental AG. URL: http://www.conti-online.com/generator/www/com/de/continental/presseportal/themen/initiativen/senioren_fahranfaenger/overview_senioren_fahranfaenger_de.html (abgerufen 14.03.2013).
- University of Florida (2013). Fitness-to-Drive screening measure. URL: <http://ftds.php.ufl.edu/> (abgerufen 14.03.2013).
- Whelan, M., Langford, J., Oxley, J., Koppel, S., & Charlton, J. (2006). *The elderly and mobility: A review of the literature*. Report No. 255. Monash University Accident Research Center: Clayton Victoria, Australia.
- Wilkins J.W., Stutts, J.C., & Schatz, S.J. (1999). Premature reduction and cessation of driving: Preliminary study of women who choose not to drive or to drive infrequently. *Transportation Research Record*, 1693, 86–90.
- Zhao, G., & Pechmann, C. (2007). The impact of regulatory focus on adolescents' response to antismoking advertising campaigns. *Journal of Marketing Research*, 44, 671–687.

Anhang

Anhang 1 – Fragebogen der Telefonbefragung älterer AutofahrerInnen

Thema: Ansprache bzgl. des eigenen Fahrverhaltens und Akzeptanz von Feedback

Einleitung		
<i>Wir freuen uns, dass Sie an unserer Umfrage teilnehmen. Es geht um das Thema „Autofahren“ und zwar insbesondere um die Bedeutung des Autofahrens für Seniorinnen und Senioren und die Frage, wie die Fahrfähigkeit bei älteren Menschen möglichst lange erhalten werden kann. Ihre Antworten werden streng vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Ihre persönlichen Daten werden nicht an Dritte weitergegeben.</i>		
Nr.	Fragen zur Person	Weiter mit
<i>Zunächst möchte ich Sie bitten, ein paar Fragen zu Ihrer Person zu beantworten.</i>		
1.	Haben Sie einen Führerschein? Ja () Nein ()	
2.	Seit wann haben Sie den Führerschein? Jahr: _____	
3.	Gibt es in Ihrem Haushalt ein Auto? Ja () Nein ()	
4.	Fahren Sie selbst noch Auto? Ja () Nein ()	
5.	Geschlecht <i>(Interviewer bitte direkt ankreuzen)</i> Weiblich () Männlich ()	
6.	Nennen Sie bitte Ihr Geburtsjahr. Geburtsjahr: _____	
7.	Welchen Familienstand haben Sie? Verheiratet und lebe mit Ehepartner/in zusammen () Verheiratet und lebe von Ehepartner/in getrennt () Ledig () Geschieden () Verwitwet ()	9. 8. 8. 8. 8.
8.	Leben Sie zurzeit in einer Beziehung? Ja () Nein ()	
9.	Haben Sie Kinder? Ja () Nein ()	
10.	Wie viele Einwohner hat Ihr Wohnort? < 20.000 () 20.000 – 100.000 () 100.000 – 500.000 () > 500.000 Einwohner ()	

11.	Welchen Schulabschluss haben Sie? (Höchsten Schulabschluss abfragen) Von der Schule abgegangen ohne Schulabschluss () Hauptschulabschluss / Volksschulabschluss () Realschulabschluss / Mittlere Reife () Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 8./9. Klasse () Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 10. Klasse () (Fach)Hochschulreife / Abitur / EOS ()	
12.	Wie viele weitere Personen leben in ihrem Haushalt? Ich lebe alleine () X weitere Personen (Anzahl angeben lassen) ()	
Auto und Fahrverhalten <i>Beantworten Sie nun bitte ein paar Fragen zu Ihrem Auto.</i>		
13.	Nennen Sie mir bitte Ihre Automarke (falls mehrere Autos im Haushalt, das hauptsächlich genutzte abfragen; falls jemand selbst kein Auto mehr hat, aber noch fährt, ebenfalls das hauptsächlich genutzte abfragen). Marke: _____	
14.	Nennen Sie mir bitte das Modell. Modell: _____	
15.	Nennen Sie mir bitte das Baujahr Ihres Autos. (falls nicht bekannt Anschaffungsjahr) Jahr: _____	
16.	Welchen Kaufpreis hatte ihr Auto bei der Anschaffung? Euro: _____	
17.	Wie viele Kilometer sind Sie ungefähr im letzten Jahr gefahren? < 5.000 () 5.000 – 10.000 () 10.000 – 30.000 () 30.000 – 50.000 () 50.000 – 100.000 () > 100.000 km ()	
18.	Fahren Sie meistens alleine oder gemeinsam mit anderen Personen? Alleine () In Begleitung eines Familienmitgliedes () In Begleitung eines Freundes () In Fahrgemeinschaften ()	
19.	Besitzt außer Ihnen noch eine weitere Person in Ihrem Haushalt einen Führerschein? Ja () Nein ()	20. 21.
20.	Wer in Ihrem Haushalt besitzt noch einen Führerschein? (Personen nennen lassen) Person(en): _____	

	<p>Ich lese Ihnen nun ein paar Aussagen zur Einschätzung Ihres Fahrverhaltens vor. Geben Sie bitte an, inwieweit Sie den Aussagen jeweils zustimmen auf einer Skala von 1 bis 6:</p> <p>1=stimme vollkommen zu 2=stimme überwiegend zu 3=stimme eher zu 4=stimme eher nicht zu 5 =stimme überwiegend nicht zu 6=stimme überhaupt nicht zu</p> <p>Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten, geben Sie bitte einfach an, was Ihre Einschätzung ist.</p>	
21.	Ich achte bewusst darauf, ob sich die Fähigkeiten, die ich zum Autofahren benötige, mit zunehmendem Alter verändern.	
22.	Ich habe schon einmal daran gedacht, dass meine Fahrfähigkeit im Alter nachlassen könnte.	
	<p style="text-align: center;">Feedback zum eigenen Fahrverhalten</p> <p>Nun geht es darum, wie man bei älteren Menschen die Fahrfähigkeit möglichst lange erhalten kann und inwieweit es sinnvoll sein kann, mit anderen Personen (z.B. einem Angehörigen, Freund) über das eigene Fahrverhalten zu sprechen.</p>	
23.	<p>Was meinen Sie, welcher der folgenden Faktoren am wichtigsten ist, damit ältere Menschen möglichst lange selbständig Auto fahren können? (falls Befragte/r spontan etwas nennt, was nicht aufgeführt ist, bitte unter „Sonstiges“ eintragen)</p> <p>Sich körperlich fithalten () Sich geistig fithalten () Teilnahme an einem Fahrtraining () Altersgerechtes Auto () Sonstiges: _____</p>	
24.	<p>Ist Ihnen schon einmal bei einer anderen Person aufgefallen, dass deren Fahrfähigkeit schwächer geworden ist (z.B. bei einem Angehörigen, Freund)?</p> <p>Ja () Nein ()</p>	25. 27.
25.	<p>Haben Sie die Person darauf angesprochen?</p> <p>Ja () Nein ()</p>	26. 27.
26.	<p>Worauf haben Sie die Person angesprochen?</p> <p>Offene Antwort: _____</p>	28.
27.	<p>Warum haben Sie die Person nicht darauf angesprochen?</p> <p>Offene Antwort: _____</p>	
28.	<p>Sind Sie selbst schon einmal von einer anderen Person auf Ihre Fahrfähigkeit angesprochen worden (z.B. von Angehörigen, Freunden, Arzt...)?</p> <p>Ja () Nein ()</p>	29. 31.
29.	<p>Von wem sind Sie angesprochen worden? (Person nennen lassen)</p> <p>Person: _____</p>	
30.	<p>Worauf hat Sie die Person angesprochen?</p> <p>Offene Antwort: _____</p>	

31.	Ganz allgemein gefragt: Von wem würden Sie am ehesten einen Rat bezüglich Ihrer Fahrfähigkeit annehmen? <i>(Mehrfachnennungen möglich)</i> Meinem Ehemann/Ehefrau () Meinen Kindern () Meinen Enkelkindern () Jemand anderem aus der Familie () Meinem besten Freund/Freundin () Jemandem aus meinem Freundeskreis () Einem/einer Bekannten () Meinem Nachbarn/Nachbarin () Meinem Hausarzt/Hausärztin () Einem unabhängigen Fahrlehrer () Einem Experten des Verkehrssicherheitsrats () Einem Experten der deutschen Verkehrswacht () Der Polizei ()	
	Unter welchen Bedingungen würden Sie den Rat einer anderen Person bezüglich Ihrer Fahrfähigkeit annehmen? <i>(Skala von 1-6, 1=stimme vollkommen zu, 6= stimme gar nicht zu)</i> Ich würde einen Rat annehmen, wenn...	
32.	ich die Person für kompetent halten würde.	
33.	ich den Eindruck hätte, dass sich die Person um mein Wohlergehen sorgt.	
34.	ich merken würde, dass mir beim Fahren immer wieder Fehler unterlaufen.	
35.	ich einen Unfall verursacht hätte.	
	<i>(Skala von 1-6, 1=stimme vollkommen zu, 6= stimme gar nicht zu)</i> Wenn eine andere Person mir einen Rat zu meinem Fahrverhalten gibt...	
36.	kann ich meine eigenen Fähigkeiten besser einschätzen.	
37.	kann ich mein Fahrverhalten verbessern.	
38.	kann es sein, dass sie mich falsch beurteilt.	
39.	würde ich nicht auf sie hören, da ich selbst am besten beurteilen kann, wie ich Auto fahre.	
	<i>(Skala von 1-6, 1=stimme vollkommen zu, 6= stimme gar nicht zu)</i> Wenn eine andere Person mir raten würde, das Auto deutlich weniger zu nutzen...	
40.	würde ich mich sehr niedergeschlagen fühlen.	
41.	würden mir Alternativen einfallen, wie ich auch ohne Auto gut zurechtkomme.	
42.	Sollte Ihrer Meinung nach eine Beratung zur eigenen Fahrfähigkeit durch einen Fahrtrainer ab einem bestimmten Alter gesetzlich vorgeschrieben werden (z.B. ab 70 Jahren)? Nein, keine verbindlichen Tests () Ja einmal jährlich () Ja alle 2 Jahre () Ja alle 3 Jahre () Ja alle 5 Jahre ()	

	Positives Bild vom Altern	
	<i>Zum Abschluss möchte ich Ihnen ein paar Fragen zum Bereich Alltag und Persönlichkeit stellen.</i>	
43.	Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Lebenssituation im Augenblick auf einer Skala von 1 bis 10? 10 bedeutet bestmögliche Zufriedenheit. (Skala von 1-10, 10=äußerst zufrieden, 1=äußerst unzufrieden)	
44.	Wie häufig beschäftigen Sie sich mit der Vorsorge für das Alter in verschiedenen Bereichen wie z.B. Gesundheit, Wohnsituation oder finanzielle Situation? (Skala von 1-4, 4=sehr häufig, 3 =häufig, 2= selten, 1= gar nicht; zum besseren Verständnis Skalierung vorlesen)	
	<i>Zuletzt habe ich noch ein paar Fragen zu Ihren Vorstellungen von älteren Menschen im Allgemeinen. Geben Sie bitte wieder auf einer Skala von 1-6 an, wie stark Sie den folgenden Aussagen zustimmen. (1= stimme vollkommen zu, 6= stimme gar nicht zu)</i>	
45.	Ältere Menschen haben es leicht, Freundschaften und Bekanntschaften aufrechtzuerhalten.	
46.	Ältere Menschen sind im Umgang mit Problemen gelassen und besonnen.	
47.	Ältere Menschen finden bei wichtigen Lebensfragen die richtige Lösung.	
48.	Ältere Menschen sind durch gesundheitliche Probleme im täglichen Leben beeinträchtigt.	
49.	Ältere Menschen kommen gut alleine zurecht.	
	Vielen Dank für Ihre Teilnahme!	

Anhang 2 – Fragebogen der Onlinebefragung Angehöriger

Thema: Ansprache älterer Menschen – insbesondere eigener Angehöriger – auf ihr Fahrverhalten

Nr.	<p><i>Wir freuen uns, dass Sie an unserer Umfrage teilnehmen. Es geht um das Thema „Autofahren“ und zwar insbesondere darum, wie man ältere Angehörige, Freunde oder Bekannte auf mögliche Einschränkungen ihrer Fahrfähigkeit ansprechen kann. Ihre Antworten werden streng vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet.</i></p> <p><i>Zunächst ein paar Fragen dazu, inwieweit Sie sich schon einmal mit diesem Thema beschäftigt haben.</i></p>	Weiter mit
1.	<p>Ist Ihnen schon einmal bei einer älteren Person aufgefallen, dass deren Fahrfähigkeit schwächer geworden ist (z.B. bei einer/einem Angehörigen, Freund/in)?</p> <p>Ja () Nein ()</p>	2. Screen out
2.	<p>Wer war diese Person (z.B. Vater/Mutter, Großvater/Großmutter, Nachbar/in, Bekannte/r...) <i>Offene Antwort:</i> _____</p>	
3.	<p>Haben Sie die Person darauf angesprochen?</p> <p>Ja () Nein ()</p>	4. 6.
4.	<p>Worauf haben Sie die Person angesprochen? <i>Offene Antwort:</i> _____</p>	
5.	<p>Was hat sie dazu bewogen, die Person anzusprechen? <i>Offene Antwort:</i> _____</p>	
6.	<p>Warum haben Sie die Person nicht darauf angesprochen? <i>Offene Antwort:</i> _____</p>	
	<p><i>Im Folgenden geht es darum, inwieweit es sinnvoll sein kann, mit anderen Personen (z.B. einem/einer Angehörigen, Freund/in) über das eigene Fahrverhalten zu sprechen.</i></p>	
7.	<p>Was meinen Sie, welcher der folgenden Faktoren am wichtigsten ist, damit ältere Menschen möglichst lange selbständig Auto fahren können?</p> <p>Sich körperlich fithalten () Sich geistig fithalten () Teilnahme an einem Fahrtraining () Altersgerechtes Auto () Sonstiges: _____</p>	

8.	Von wem würden ältere Menschen Ihrer Meinung nach am ehesten einen Rat bezüglich Ihrer Fahrfähigkeit annehmen? (Mehrfachnennungen möglich) Dem Ehemann/Ehefrau () Den Kindern () Den Enkelkindern () Jemand anderem aus der Familie () Dem besten Freund/Freundin () Jemandem aus dem Freundeskreis () Einem/einer Bekannten () Einem Nachbarn/Nachbarin () Dem Hausarzt/Hausärztin () Einem unabhängigen Fahrlehrer () Einem Experten des Verkehrssicherheitsrats () Einem Experten der deutschen Verkehrswacht () Der Polizei ()	
9.	Von wem würden Sie persönlich am ehesten einen Rat bezüglich Ihrer Fahrfähigkeit annehmen? (Mehrfachnennungen möglich) Meinem Ehemann/Ehefrau () Meinen Kindern () Meinen Enkelkindern () Jemand anderem aus der Familie () Meinem besten Freund/Freundin () Jemandem aus meinem Freundeskreis () Einem/einer Bekannten () Meinem Nachbarn/Nachbarin () Meinem Hausarzt/Hausärztin () Einem unabhängigen Fahrlehrer () Einem Experten des Verkehrssicherheitsrats () Einem Experten der deutschen Verkehrswacht () Der Polizei ()	
	Im Folgenden interessiert uns ganz allgemein, unter welchen Bedingungen Sie eine ältere Person auf ihre Fahrfähigkeit ansprechen bzw. nicht ansprechen würden. Ich würde eine andere Person auf ihre Fahrfähigkeit ansprechen, wenn...	
10.	ich mir Sorgen um das Wohlergehen dieser Person machen würde.	
11.	ich merken würde, dass dieser Person beim Fahren immer wieder Fehler unterlaufen.	
12.	ich den Eindruck hätte, dass die Fahrtüchtigkeit dieser Person eingeschränkt ist.	
13.	diese Person einen Unfall verursacht hätte.	
14.	ich den Eindruck hätte, dass diese Person aufgrund ihres Gesundheitszustandes nicht mehr fahren sollte.	
	<i>(Skala von 1-6, 1=stimme gar nicht zu, 6= stimme vollkommen zu)</i> Ich finde schwierig, eine andere Person auf ihre Fahrfähigkeit anzusprechen, da...	
15.	dieses Thema sehr persönlich ist.	
16.	die meisten Menschen überzeugt sind, ihre Fahrfähigkeit selbst gut einschätzen zu können.	
17.	jede/r selbst entscheiden sollte, wie lange er/sie im Alter noch Auto fährt.	
18.	ich mich nicht einmischen möchte.	

	(Skala von 1-6, 1=stimme gar nicht zu, 6= stimme vollkommen zu) Wenn ich einer anderen Person einen Rat zu ihrem Fahrverhalten gebe...	
19.	kann diese Person ihre Fahrfähigkeit besser einschätzen.	
20.	kann diese Person ihr Fahrverhalten verbessern.	
21.	bin ich sicher, dass diese Person bereit wäre, meinen Rat umzusetzen.	
22.	kann es sein, dass sich diese Person falsch beurteilt fühlt.	
23.	kann es sein, dass ich diese Person verletze.	
	(Skala von 1-6, 1=stimme gar nicht zu, 6= stimme vollkommen zu) Wenn ich einer anderen Person raten müsste, das Auto deutlich weniger zu nutzen...	
24.	wäre mir das sehr unangenehm.	
25.	hätte ich Angst vor der Reaktion darauf.	
	(Skala von 1-6, 1=stimme gar nicht zu, 6= stimme vollkommen zu) Wenn ich eine ältere Person ansprechen würde,...	
26.	würde ich auf die schlimmen Folgen aufmerksam machen, die es haben kann, wenn man einen Unfall verursacht.	
27.	würde ich versuchen, ein möglichst positives Bild des Älterwerdens zu vermitteln.	
28.	würde ich ihm/ihr Alternativen vorschlagen, wie er/sie auch ohne Auto gut zu-recht kommen kann.	
	(Skala von 1-6, 1=stimme gar nicht zu, 6= stimme vollkommen zu) Wie stimmen Sie folgenden Aussagen zu?	
29.	Wenn ich älteren Menschen einen Ratschlag gebe, werden sie nicht darauf hören.	
30.	Ältere Menschen wehren sich oft gegen Veränderungen, auch wenn eine Veränderung sinnvoll wäre.	
31.	Sollte Ihrer Meinung nach eine Beratung zur eigenen Fahrfähigkeit durch einen Fahrtrainer ab einem bestimmten Alter gesetzlich vorgeschrieben werden (z.B. ab 70 Jahren)? Nein, keine verbindlichen Tests () Ja einmal jährlich () Ja alle 2 Jahre () Ja alle 3 Jahre () Ja alle 5 Jahre ()	
	<i>Nun ein paar Fragen zum Bereich Alltag und Persönlichkeit:</i>	
32.	Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Lebenssituation im Augenblick auf einer Skala von 1 bis 10? (Skala von 1-10, 1=äußerst unzufrieden, 10=äußerst zufrieden)	
33.	Wie häufig beschäftigen Sie sich mit der Vorsorge für das Alter in verschiedenen Bereichen wie z.B. Gesundheit, Wohnsituation oder finanzielle Situation? (Skala von 1-4, 1=gar nicht, 2=selten, 3=häufig, 4=sehr häufig)	

	<i>Nun noch ein paar Fragen zu Ihren Vorstellungen von älteren Menschen im Allgemeinen. Geben Sie bitte an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zustimmen. (Skala von 1-6 , 1= stimme gar nicht zu, 6= stimme vollkommen zu)</i>	
34.	Ältere Menschen haben es leicht, Freundschaften und Bekanntschaften aufrechtzuerhalten.	
35.	Ältere Menschen sind im Umgang mit Problemen gelassen und besonnen.	
36.	Ältere Menschen finden bei wichtigen Lebensfragen die richtige Lösung.	
37.	Ältere Menschen sind durch gesundheitliche Probleme im täglichen Leben beeinträchtigt.	
38.	Ältere Menschen kommen gut alleine zurecht.	
	<i>Zum Abschluss ein paar Angaben zu Ihrer Person:</i>	
39.	Haben Sie einen Führerschein? Ja () Nein ()	
40.	Gibt es in Ihrem Haushalt ein Auto? Ja () Nein ()	
41.	Fahren Sie selbst Auto? Ja () Nein ()	
42.	Geben Sie bitte Ihr Geschlecht an: Weiblich () Männlich ()	
43.	Geben Sie bitte Ihr Geburtsjahr an: Geburtsjahr:	
44.	Geben Sie bitte Ihren Familienstand an: Verheiratet und lebe mit Ehepartner/in zusammen () Verheiratet und lebe von Ehepartner/in getrennt () Ledig () Geschieden () Verwitwet ()	41. 40. 40. 40. 40.
45.	Leben Sie zurzeit in einer Beziehung? Ja () Nein ()	
46.	Haben Sie Kinder? Ja () Nein ()	
47.	Wie viele Einwohner hat Ihr Wohnort? < 20.000 () 20.000 – 100.000 () 100.000 – 500.000 () > 500.000 Einwohner ()	
48.	Welchen Schulabschluss haben Sie? (Höchsten Schulabschluss abfragen) Von der Schule abgegangen ohne Schulabschluss () Hauptschulabschluss / Volksschulabschluss () Realschulabschluss / Mittlere Reife () Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 8./9. Klasse () Polytechnische Oberschule mit Abschluss der 10. Klasse () (Fach)Hochschulreife / Abitur / EOS ()	
	Vielen Dank für Ihre Teilnahme!	

Anhang 3 – Fragebogen 1

Fragebogen 1 (vor der Veranstaltung)

Zur Evaluation von „*sicher mobil*“
Ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer

In Zusammenarbeit mit:

sicher mobil – Ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer

Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)

Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)



Im Folgenden werden Ihnen einige Fragen zu Ihrer Person, Ihrem Fahrverhalten und Ihren Erwartungen an die Veranstaltung „sicher mobil“ gestellt.

Füllen Sie den vorliegenden Fragebogen bitte folgendermaßen aus:

- Wenn möglich, beantworten Sie bitte alle Fragen vollständig.
- Bitte setzen Sie ein Kreuz in das Kästchen vor der Antwort, die Sie markieren möchten oder schreiben Sie einen Antworttext auf die gestrichelte Linie (siehe Beispiel unten).
- Kreuzen Sie nur an, was auf Sie zutrifft.
- Wenn Sie bei einer Frage nicht sicher sind, was auf Sie zutrifft, dann kreuzen Sie bitte jene Antwort an, der Sie am ehesten zustimmen würden.

! Nachdem Sie den Fragebogen ausgefüllt haben, geben Sie diesen bitte beim Veranstaltungsleiter ab.

Beispiel a: Wenn Sie einen Führerschein besitzen, würden Sie Ihr Kreuzchen wie im folgenden Beispiel setzen:

a Haben Sie einen Führerschein?

Ja

Nein

Beispiel b: Bei manchen Fragen sind keine Antwortkategorien vorgegeben. Bitte schreiben Sie Ihre Antwort hier auf die gestrichelte Linie.

b In welchem Jahr sind Sie geboren?

1947

.....

1. Zu Ihrer Person

1 Geschlecht

- Männlich
 Weiblich

2 In welchem Jahr sind Sie geboren?

.....

3 Bitte geben Sie Ihren Familienstand an.

- Ledig
 In einer Partnerschaft
 Verheiratet
 Geschieden
 Verwitwet

4 Wie viele weitere Personen leben in Ihrem Haushalt?

- Ich lebe alleine
 weitere Personen

5 Sofern Sie nicht alleine leben: Gibt es Menschen in Ihrem Haushalt, die Sie mit dem Auto fahren?

- Ja
 Nein

6 Wie viele Einwohner hat Ihr Wohnort?

- < 20.000
 20.000 – 100.000
 100.000 – 500.000
 > 500.000 Einwohner

7 Höchste abgeschlossene Schulbildung

- Von der Schule abgegangen ohne Schulabschluss
 Hauptschulabschluss
 Realschulabschluss (Mittlere Reife)
 Abschluss der polytechnischen Oberschule
 Fachhochschulreife, Hochschulreife

Einen anderen Abschluss, und zwar:

-
.....

8 Höchste abgeschlossene Berufsausbildung

- Lehre / Berufsausbildung im dualen System
- Fachschulabschluss
- Fachschulabschluss in der ehemaligen DDR
- Fachhochschulabschluss
- Hochschulabschluss
- Promotion
- Einen anderen Abschluss, und zwar:

.....

.....

9 Wie oft haben Sie schon an „sicher mobil“-Veranstaltungen teilgenommen?

- Noch nie
- 1 Mal
- 2 Mal
- Mehr als 2 Mal

2. Ihr Verhalten im Straßenverkehr

10 Haben Sie einen Führerschein?

- Ja
 Nein

11 Haben Sie ein Auto?

- Ja
 Nein

! Wenn Sie Autofahrer/in sein sollten, beantworten Sie bitte noch die anschließenden Fragen.

12 An wie vielen Tagen einer durchschnittlichen Woche benutzen Sie das Auto?

..... Tagen

13 Fahren Sie meistens alleine oder gemeinsam mit anderen Personen?

- Alleine
- In Begleitung eines Familienmitglieds
- In Begleitung einer Freundin / eines Freundes
- In Fahrgemeinschaften

14 Wie schätzen Sie Ihre Fahrfähigkeiten im Vergleich zu anderen Autofahrern ihrer Region ein?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| viel
schwächer | etwas
schwächer | durchschnittlich | etwas
besser | viel besser |

15 Wie sicher fahren Sie Ihrer Einschätzung nach **unter schwierigen Bedingungen** Auto (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen,...)?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| gar nicht
sicher | wenig
sicher | durchschnittlich
sicher | ziemlich
sicher | sehr sicher |

16 Denken Sie bitte an Orte, zu denen Sie in einer durchschnittlichen Woche fahren und geben Sie jeweils an, wie oft Sie zu diesen Orten fahren und wie weit diese von Ihrem Wohnort entfernt sind.

Einkaufen / Besorgungen

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

Freunde / Verwandte

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

Freizeitaktivitäten

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

Restaurant

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

Andere:

1.

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

2.

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

3.

..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

Im Folgenden werden Ihnen einige Aussagen präsentiert. Bitte geben Sie an, wie sehr Sie diesen zustimmen.

17 Menschen zwischen 70 und 80 Jahren fahren genauso sicher Auto wie Menschen zwischen 40 und 50 Jahren.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

18 Ich achte bewusst darauf, ob sich meine Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter verringert und womöglich zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen könnte.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

19 Ich kenne Möglichkeiten, wie ich meine körperliche Leistungsfähigkeit erhalten kann.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

20

Es gibt Menschen, an die ich mich bei wichtigen Fragen, die mich beschäftigen, wenden kann.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Dieser Fragebogen dient dazu, Ihre Zufriedenheit mit der Veranstaltung „sicher mobil“ sowie Ihre daraus resultierenden Vorhaben zu erfassen. Mit Ihrer Teilnahme helfen Sie dabei, das Programm zu verbessern.

Füllen Sie den vorliegenden Fragebogen bitte folgendermaßen aus:

- Wenn möglich, beantworten Sie bitte alle Fragen vollständig.
- Bitte setzen Sie ein Kreuz in das Kästchen vor der Antwort, die Sie markieren möchten oder schreiben Sie einen Antworttext auf die gestrichelte Linie (siehe Beispiel unten).
- Kreuzen Sie nur an, was auf Sie zutrifft.
- Wenn Sie bei einer Frage nicht sicher sind, was auf Sie zutrifft, dann kreuzen Sie bitte jene Antwort an, der Sie am ehesten zustimmen würden.

! Nachdem Sie den Fragebogen ausgefüllt haben, packen Sie diesen bitte in den weißen Rückumschlag und geben Sie diesen beim nächsten Briefkasten oder Postamt auf. Für Sie entstehen selbstverständlich keinerlei Kosten.

Beispiel a: Wenn Sie einen Führerschein besitzen, würden Sie Ihr Kreuzchen wie im folgenden Beispiel setzen:

a Haben Sie einen Führerschein?

Ja

Nein

Beispiel b: Bei manchen Fragen sind keine Antwortkategorien vorgegeben. Bitte schreiben Sie Ihre Antwort hier auf die gestrichelte Linie.

b In welchem Jahr sind Sie geboren?

1947

.....

1. Ihre Erfahrungen und Zufriedenheit mit „sicher mobil“

1 Würden Sie die Teilnahme an der Veranstaltung weiterempfehlen?

- Ja, uneingeschränkt
- Ja, schon
- Nein, eher nicht
- Sicher nicht

Haben Sie Anregungen oder Kommentare zur Veranstaltung:

.....

.....

.....

2 Wie beurteilen Sie den Zeitrahmen der Veranstaltung?

- Sehr ausreichend
- Ausreichend
- Eher zu knapp
- Deutlich zu knapp

3 Welche/n der folgenden Themenbereiche aus der Veranstaltung waren für Sie besonders interessant (Hier können Sie auch mehrere Alternativen ankreuzen)?

- Mobilität als Fußgänger
- Mobilität als Radfahrer
- Kraftfahrer-Mobilität
- Sonstige Fortbewegungsarten

4 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung umzugehen**?

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

5 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **ungünstige Gewohnheiten zu verändern**?

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

6 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **Ihr Wissen über Verkehrsregeln aufzufrischen?**

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

7 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **Ihr Verhalten im Straßenverkehr unter schwierigen Verhältnissen (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen) besser anzupassen?**

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

8 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **technische Hilfen (z.B. Einparkassistent, Servolenkung, Gehhilfen / Rollator) genauer kennenzulernen?**

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

2. Ihre Empfehlungen und Vorsätze

9 Ich möchte in Zukunft Inhalte aus dem Seminar umsetzen.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

10 Sofern Sie Inhalte aus dem Seminar umsetzen möchten, nennen Sie bitte eine konkrete Veränderung, die Sie vornehmen wollen.

Ich nehme mir vor,

.....

.....

10a Wie leicht / schwierig schätzen Sie die Umsetzbarkeit der von Ihnen geplanten Veränderung ein?

- Sehr leicht
- Eher leicht
- Eher schwierig
- Sehr schwierig

10b Wie schätzen Sie Ihre Motivation ein, die geplante Veränderung langfristig beizubehalten?

- Sehr hoch
- Eher hoch
- Eher niedrig
- Sehr niedrig

Im Folgenden werden Ihnen einige Aussagen präsentiert. Bitte geben Sie an, wie sehr Sie diesen zustimmen.

11 Menschen zwischen 70 und 80 Jahren fahren genauso sicher Auto wie Menschen zwischen 40 und 50 Jahren.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

12 Ich achte bewusst darauf, ob sich meine Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter verringert und womöglich zu gefährlichen Situationen im Straßenverkehr führen könnte.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

13 Ich kenne Möglichkeiten, wie ich meine körperliche Leistungsfähigkeit erhalten kann.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

14 Es gibt Menschen, an die ich mich bei wichtigen Fragen, die mich beschäftigen, wenden kann.

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen.

15 Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Lebenssituation im Augenblick?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| gar nicht
zufrieden | wenig
zufrieden | durchschnittlich
zufrieden | ziemlich
zufrieden | sehr
zufrieden |

16 Macht Ihnen das Erlernen von neuen Dingen Freude?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| gar keine
Freude | wenig
Freude | halbwegs
Freude | überwiegend
Freude | sehr viel
Freude |

17 Fällt es Ihnen leicht, sich an neue Situationen anzupassen?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| sehr schwer | schwer | halbwegs
leicht | ziemlich
leicht | sehr leicht |

18 Sollte aus Ihrer Sicht eine Überprüfung der Fahrfähigkeit aller PKW-Fahrer in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 10 Jahre) verbindlich vorgeschrieben werden?

- Ja
 Nein

! Wenn Sie Autofahrer/in sein sollten, beantworten Sie bitte noch die anschließenden Fragen.

19 Wie schwer würde es Ihnen fallen, Ihr Leben zu organisieren, wenn Sie **unter schwierigen Bedingungen (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren bei hohem Verkehrsaufkommen)** nicht Autofahren würden?

- Gar nicht schwer
- Wenig schwer
- Ziemlich schwer
- Sehr schwer

20 Wie schwer würde es Ihnen fallen, Ihr Leben zu organisieren, wenn Sie **gar nicht** Autofahren würden?

- Gar nicht schwer
- Wenig schwer
- Ziemlich schwer
- Sehr schwer

Bitte begründen Sie Ihre Wahl:

.....

.....

.....



Um langfristige Wirkungen des „*sicher mobil*“-Programms festzustellen, würden wir Sie bitten, unsere Untersuchung ein abschließendes Mal zu unterstützen.

Zu diesem Zweck würden wir Sie gerne nochmals im Rahmen eines kurzen Telefoninterviews in ein paar Wochen zu Ihrem Besuch der Veranstaltung und den daraus resultierenden Entwicklungen befragen.

Damit wir Sie telefonisch zu einem Zeitpunkt erreichen können, der für Sie angenehm ist, geben Sie bitte im Anschluss Ihre Telefonnummer sowie eine Uhrzeit an, zu welcher wir Sie kontaktieren dürfen.

Für Ihre bisherige Unterstützung danken wir Ihnen sehr herzlich und würden uns über ein kurzes Telefongespräch mit Ihnen sehr freuen!

Ihre Telefonnummer:

.....

Zeiten, zu denen wir Sie kontaktieren dürfen:

.....

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Telefoninterview

1 Denken Sie bitte an das Programm „sicher mobil“ zurück.

2 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **das Autofahren zu erleichtern?**

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

3 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **sicherer Auto zu fahren?**

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

4 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **verantwortungsvoller Auto zu fahren?**

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

5 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **Gefahren besser erkennen und vermeiden zu können?**

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

6 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **besser einzuschätzen, wann Sie nicht Autofahren sollten?**

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

7 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **mit altersbedingten Einschränkungen der Fahreignung umzugehen?**

- Sehr geholfen
- Teilweise geholfen
- Kaum geholfen
- Nicht geholfen

8 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **ungünstige Gewohnheiten zu verändern?**

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

9 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **Ihr Wissen über Verkehrsregeln aufzufrischen?**

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

10 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **Ihr Verhalten im Straßenverkehr unter schwierigen Verhältnissen (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen) besser anzupassen?**

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

11 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **technische Hilfen** (z.B. Einparkassistent, Servolenkung, Gehhilfen / Rollator) genauer kennenzulernen?

- Ja, ich stimme vollkommen zu
- Ich stimme eher zu
- Ich stimme eher nicht zu
- Nein, ich stimme gar nicht zu

- 12 An wie vielen Tagen einer durchschnittlichen Woche benutzen Sie das Auto?

_____ Tagen

- 13 Denken Sie bitte an Orte, zu denen Sie in einer durchschnittlichen Woche fahren und geben Sie jeweils an, wie oft sie zu diesen Orten fahren und wie weit diese von Ihrem Wohnort entfernt sind.

- Einkaufen / Besorgungen
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt
- Freunde / Verwandte
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt
- Freizeitaktivitäten
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt
- Restaurant
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt
- Andere:
1.
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt
2.
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt
3.
..... Mal pro Woche,Kilometer von meinem Wohnort entfernt

14 Haben Sie sich direkt nach dem Seminar vorgenommen, etwas zu verändern?

- Ja – weiter zu Frage 15
 Nein – weiter zu Frage 23

15 Welche Änderung wollten Sie genau vornehmen?

(Die Antworten werden den angeführten Kategorien zugeordnet.)

- Erhöhte Aufmerksamkeit
- Veränderung der Einstellung (höflicher, ...)
- Technische Veränderungen am Fahrzeug / neues Fahrzeug
- Veränderung der körperlichen Fitness
- Aufsuchen von Unterstützung (Fahrlehrer, ...) und Teilnahme an Checks (Sehtest, Hörtest, ...)
- Geschwindigkeit / Abstand
- Vermeidung gefährlicher Situationen (Wetter / viel Verkehr)
- Vorsichtigeres Fahren
- Regelbeachtung
- Besseres Bewegen des Fahrzeugs (Spurwechsel, Einparken, Signale setzen)

16 Sind Sie schon dazu gekommen, diese von Ihnen angestrebte Veränderung umzusetzen?

- Ja – weiter zu Frage 17
 Nein – weiter zu Frage 23

17 Wann haben Sie diese Veränderung das letzte Mal umgesetzt?

18 Wie leicht fiel Ihnen die Umsetzung der angestrebten Veränderung?

- Sehr leicht
- Eher leicht
- Eher schwer
- Sehr schwer

19

Gibt es außer der bisher genannten Veränderung noch eine weitere Veränderung, die Sie bereits umsetzen konnten?

Wenn ja, welche?

- Erhöhte Aufmerksamkeit
- Veränderung der Einstellung (höflicher, ...)
- Technische Veränderungen am Fahrzeug / neues Fahrzeug
- Veränderung der körperlichen Fitness
- Aufsuchen von Unterstützung (Fahrlehrer, ...) und Teilnahme an Checks (Sehtest, Hörtest, ...)
- Geschwindigkeit / Abstand
- Vermeidung gefährlicher Situationen (Wetter / viel Verkehr)
- Vorsichtigeres Fahren
- Regelbeachtung
- Besseres Bewegen des Fahrzeugs (Spurwechsel, Einparken, Signale setzen)

20

Sind Sie schon dazu gekommen, diese von Ihnen angestrebte Veränderung umzusetzen?

- Ja – weiter zu Frage 21
- Nein – weiter zu Frage 23

21

Wann haben Sie diese Veränderung das letzte Mal umgesetzt?

22 Wie leicht fiel Ihnen die Umsetzung der angestrebten Veränderung?

- Sehr leicht
- Eher leicht
- Eher schwer
- Sehr schwer

23 Wie schätzen Sie Ihre Fahrfähigkeiten im Vergleich zu anderen Autofahrern Ihrer Region ein?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| viel | etwas | durchschnittlich | etwas | viel besser |
| schwächer | schwächer | | besser | |

24 Wie sicher fahren Sie Ihrer Einschätzung nach **unter schwierigen Bedingungen** Auto (z.B. Fahren bei schlechten Witterungsverhältnissen, Nachts fahren, Fahren auf der Autobahn, gefährliche Stellen,...)?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| gar nicht | wenig | durchschnittlich | ziemlich | sehr sicher |
| sicher | sicher | sicher | sicher | |

Anhang 6 – Kurzfragebogen (Nacherhebung)

Kurzfragebogen

Zur Evaluation von „*sicher mobil*“
Ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer

zeppelin universität

zwischen
Wirtschaft Kultur Politik



In Zusammenarbeit mit:

sicher mobil – Ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer

Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW)

Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)



Dieser Fragebogen dient dazu, Ihre Zufriedenheit mit der Veranstaltung „*sicher mobil*“ sowie die daraus resultierenden Auswirkungen auf Ihren Alltag zu erfassen. Mit Ihrer Teilnahme helfen Sie uns sehr dabei, das Programm zu verbessern.

Füllen Sie den vorliegenden Fragebogen bitte folgendermaßen aus:

- Wenn möglich, beantworten Sie bitte alle 5 Fragen.
- Bitte setzen Sie ein Kreuz in das Kästchen vor der Antwort, die Sie markieren möchten oder schreiben Sie einen Antworttext auf die gestrichelte Linie (siehe Beispiel unten).
- Kreuzen Sie nur an, was auf Sie zutrifft.
- Wenn Sie bei einer Frage nicht sicher sind, was auf Sie zutrifft, dann kreuzen Sie bitte jene Antwort an, der Sie am ehesten zustimmen würden.

! **Nachdem Sie den Fragebogen ausgefüllt haben, packen Sie diesen bitte in den vorfrankierten Rückumschlag und geben Sie diesen beim nächsten Briefkasten oder Postamt auf. Für Sie entstehen selbstverständlich keinerlei Kosten.**

Beispiel a: Wenn Sie einen Führerschein besitzen, würden Sie Ihr Kreuzchen wie im folgenden Beispiel setzen:

a Haben Sie einen Führerschein?

Ja

Nein

Ihre Erfahrungen und Zufriedenheit mit „sicher mobil“

1

Haben Sie sich direkt nach dem Kurs vorgenommen, etwas zu verändern?

- Ja
 Nein

2

Welche Veränderung wollten Sie genau vornehmen?

- Erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr
 Verkehrsregeln einhalten (StVO)
 Tempolimits einhalten
 Verkehrsbezogene Weiterbildungsmaßnahmen besuchen
 Regelmäßige Gesundheitschecks
 Vorsichtiges Fahren unter schwierigen Verhältnissen (z.B. schlechte Witterungsverhältnisse, Fahren auf der Autobahn, Nachts fahren, ...)
 Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer
 Vorausschauendes Fahren
 Sicherheitsabstand einhalten
 Sonstige Veränderungen:

.....
.....
.....

3 Sind Sie schon dazu gekommen, diese von Ihnen angestrebte Veränderung umzusetzen?

- Ja
 Nein

4 Wie leicht fiel Ihnen die Umsetzung der angestrebten Veränderung?

- Sehr leicht
 Eher leicht
 Eher schwer
 Sehr schwer

5 Haben Sie den Eindruck, dass die Teilnahme am Kurs Ihnen geholfen hat, **sicherer Auto zu fahren**?

- Sehr geholfen
 Teilweise geholfen
 Kaum geholfen
 Nicht geholfen

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Anhang 7 – Kurzfragebogen für Moderatoren

zeppelin universität

zwischen
Wirtschaft Kultur Politik



**universität
wien**

Kurzfragebogen für Moderatoren zur Vorbereitung der „sicher-mobil“-Befragung im Frühjahr 2014

Bitte geben Sie Ihren Namen sowie Ihre Emailadresse an, damit wir mit Ihnen direkt Kontakt aufnehmen können:

Name:

Emailadresse:

Welche Moderationsveranstaltungen planen Sie im Frühjahr 2014 im Rahmen des „sicher-mobil“-Programms durchzuführen?

Bitte nennen Sie die Titel aller geplanten Veranstaltungen, bei denen Themen rund um das Autofahren im Vordergrund stehen. Falls schon bekannt, ergänzen Sie bitte auch das Datum, an dem die Veranstaltungen jeweils stattfinden werden:

Welche Themenschwerpunkte werden im Zuge einer Veranstaltung von Ihnen behandelt?

Bitte nennen Sie diverse Themenschwerpunkte, die in Ihren Veranstaltungen eine vordergründige Rolle spielen und fester Bestandteil Ihrer Veranstaltungen sind.

Um wie viele Einzel- und/oder Serienveranstaltungen handelt es sich dabei?

Bitte nennen Sie jeweils die Anzahl:

Einzelveranstaltungen

(= Einzel-/Erstveranstaltungen mit Personen, die noch nie an dem Programm teilgenommen haben)

Anzahl:

Serienveranstaltungen

(= Veranstaltungen mit Personen, die bereits an dem Programm teilgenommen haben)

Anzahl:

Wie viele Tage/Wochen vor Seminarbeginn sind Ihnen die Teilnehmer bekannt?

Den ausgefüllten Fragebogen senden Sie bitte **per E-Mail** an:

Martin Söllner

E-Mail: martin.soellner@univie.ac.at

Universität Wien

Institut für Angewandte Psychologie: Arbeit, Bildung, Wirtschaft

Universitätsstraße 7

A – 1010 Wien

Tel.: +43 1 4277 473 51

Anhang 8 – Ablaufplan zur Vorgabe der Fragebögen

Ablaufplan zur Vorgabe der Fragebögen

Sie erhalten von uns weiße Rückumschläge, die jeweils ein **Informationsblatt** sowie **zwei** unterschiedliche Fragebögen (blau und grün) enthalten. Bitte teilen Sie jeder Person, die teilnehmen möchte, einen dieser bereits von uns vorfrankierten weißen Umschläge (Porto zahlt Empfänger) aus.

Blauer Fragebogen (Titel: Fragebogen 1 (vor der Veranstaltung)): Der blaue Fragebogen soll von den Teilnehmern **vor** Beginn Ihrer Veranstaltung ausgefüllt werden. Die Teilnehmer sollen die Fragebögen selbstständig und in Ruhe ausfüllen. Da für uns die individuellen Einschätzungen jedes einzelnen Teilnehmers von zentraler Bedeutung sind, soll die Beantwortung der Fragen nicht in Absprache mit anderen Kursteilnehmern vorgenommen werden. Wichtig wäre für uns, dass jeder Teilnehmer in der Beantwortung seine persönliche Meinung kundtut. Nachdem alle Teilnehmer die Fragebögen fertig ausgefüllt haben, sammeln Sie bitte die blauen Fragebögen wieder ein. Zu diesen Fragebögen schicken wir Ihnen leere weiße Rückumschläge (Porto zahlt Empfänger) mit der entsprechenden Empfängeradresse. Bitte packen Sie die blauen Fragebögen in diese Rückumschläge und geben Sie diese beim nächsten Briefkasten oder Postamt auf. Für Sie entstehen selbstverständlich keinerlei Kosten.

- **Zur Versendung der weißen Rückumschläge mit den blauen Fragebögen:** Bitte beachten Sie, dass Sie in einen weißen Rückumschlag für die blauen Fragebögen maximal 20 Bögen geben können, da sonst das maximal zulässige Versandgewicht überschritten wird. Aus diesem Grund übermitteln wir Ihnen mehrere leere weiße Rückumschläge, damit Sie die Fragebögen bei Bedarf auf diese in etwa gleichmäßig aufteilen können.

Grüner Fragebogen (Titel: Fragebogen 2 (nach der Veranstaltung)): Am Ende Ihrer Veranstaltung soll jeder Teilnehmer den weißen Umschlag, welcher noch einen **grünen** Fragebogen enthält, nach der Veranstaltung mitnehmen. Dieser weiße Rückumschlag zum grünen Fragebogen ist bereits frankiert (Porto zahlt Empfänger). Der grünen Fragebogen soll von den Teilnehmern wenn möglich in den **nächsten 14 Tagen** nach Ihrer Veranstaltung zu Hause in Ruhe ausgefüllt werden und in weiterer Folge mit dem weißen Rückumschlag an die angeführte Empfängeradresse geschickt werden. Bitte weisen Sie die Teilnehmer darauf hin, dass für uns auch bei der Beantwortung dieses Fragebogens die persönliche Meinung am wichtigsten ist, weshalb eine eigenständige Beantwortung erbeten wird. Für die Teilnehmer entstehen durch die Aufgabe des Briefes (per Briefkasten oder Postamt) selbstverständlich ebenfalls keinerlei Kosten.

Auf der letzten Seite des grünen Fragebogens werden die Teilnehmer gebeten, ihre Telefonnummer anzugeben, da sie nach einigen Wochen nochmals zur Veranstaltung im Rahmen eines kurzen Telefoninterviews befragt werden. Im Zuge dessen soll ebenfalls erfragt werden, ob sie die Anregungen und Lösungsvorschläge aus den Veranstaltungen im Alltag umsetzen.

Sofern Ihre Veranstaltung aus mehreren Einheiten besteht, weisen Sie Ihre Teilnehmer bitte darauf hin, dass der grüne Fragebogen **erst nach der letzten Einheit** zu Hause ausgefüllt werden soll.

Hinweise zur Vorgabe der Fragebögen:

Bitte weisen Sie die Teilnehmer auf folgende Punkte hin, bevor diese mit der Beantwortung der Fragebögen beginnen:

- Die Fragebögen sind doppelseitig bedruckt. Teilen Sie bitte diese Information den Teilnehmern vor Beginn der Bearbeitung des blauen Fragebogens mit, damit diese nicht versehentlich eine Seite übersehen.
- Auf der zweiten Seite jedes Fragebogens finden die Teilnehmer eine kurze Anleitung zur Bearbeitung des Fragebogens.
- Die Teilnehmer sollen den Fragebogen selbstständig und in Ruhe ausfüllen. Wenn möglich, sollen die Fragebögen vollständig ausgefüllt werden. Sofern sich in den Fragebögen Fragen befinden sollten, die vom Teilnehmer nicht beantwortet werden möchten, können diese natürlich auch unbeantwortet bleiben.
- Jedem Teilnehmer steht es selbstverständlich frei, an der Befragung teilzunehmen oder eine Teilnahme abzulehnen.
- Alle erhobenen Daten aus der Befragung werden streng vertraulich und anonymisiert im Rahmen einer wissenschaftlichen Studie ausgewertet.
- Bitte versuchen Sie als Moderator Ihren Teilnehmern bei der Bearbeitung des Fragebogens nach bestem Wissen zu helfen, sofern diese Verständnisfragen an Sie richten.
- Bitte weisen Sie die Teilnehmer darauf hin, dass jeder einen weißen Rückumschlag erhält, in dem sich zwei Fragebögen befinden. Der blaue Fragebogen soll vor Beginn Ihrer Veranstaltung selbstständig und in Ruhe ausgefüllt werden. Sobald die Teilnehmer mit der Beantwortung des blauen Fragebogens fertig sind, sollen sie diesen bei Ihnen abgeben bzw. von Ihnen eingesammelt werden. Im weißen Rückumschlag befindet sich nun noch ein grüner Fragebogen. Dieser grüne Fragebogen soll von den Teilnehmern in den nächsten 14 Tagen nach Ihrer Veranstaltung zu Hause in Ruhe ausgefüllt werden und im weißen Rückumschlag beim nächsten Briefkasten oder Postamt aufgegeben werden. Der weiße Umschlag enthält auch einen Zettel, auf dem sich ebenfalls diese Informationen zur Erinnerung befinden.
- Auf der letzten Seite des grünen Fragebogens werden die Teilnehmer gebeten, ihre Telefonnummer anzugeben. Der Grund hierfür liegt darin, dass die Teilnehmer nach einigen Wochen im Rahmen eines kurzen Telefoninterviews nochmals zur Veranstaltung und dessen Auswirkung auf ihren Alltag befragt werden sollen. Bitte teilen Sie den Teilnehmern mit, dass Informationen aus diesem Telefoninterview für das Forschungsprojekt von zentraler Bedeutung sind und wir daher um eine rege Teilnahme bitten. Auch hier gilt wiederum, dass alle erhobenen Daten aus dem Telefoninterview streng vertraulich und anonymisiert im Rahmen unseres Forschungsprojektes ausgewertet werden. Es steht natürlich jedem Teilnehmer frei, die Angabe seiner Telefonnummer abzulehnen.

Alle Informationen rund um das Forschungsprojekt zum „sicher mobil“-Programm finden Sie auch auf unserer Homepage:

<https://soko-psy.univie.ac.at/evaluation-sicher-mobil/>

Darüber hinaus stehen wir Ihnen auch gerne per Email (martin.soellner@univie.ac.at) oder telefonisch (+43 1 4277 47351) für Fragen zur Verfügung. Wenn Sie uns Ihre Telefonnummer per Email übermitteln, rufen wir Sie natürlich gerne zurück, um Ihre Fragen zu klären.

An dieser Stelle möchten wir Ihnen nochmals sehr herzlich für Ihre bisherigen Bemühungen und Ihre große Unterstützung danken!

Mit besten Grüßen

Martin Söllner

Mag. Martin Söllner

Universität Wien
Fakultät für Psychologie
Institut für Angewandte Psychologie: Arbeit, Bildung, Wirtschaft
Arbeitsbereich Angewandte Sozialpsychologie und
Konsumentenverhaltensforschung
<http://psychologie.univie.ac.at/eee>

Universitätsstrasse 7/7.Stock/Raum CO717
A - 1010 Wien
Mail: martin.soellner@univie.ac.at
Tel: +43 1 4277 47351



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 1002 Berlin

Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de