

Älterwerden, aber sicher!

Gemeinsam Verletzungsrisiken verringern.

21. August 2012 | 9:30 – 16:00 Uhr

Großes Waisenhaus (Friedenssaal) | Lindenstraße 34 a | Potsdam

Verkehrssicherheit im Alter

Gerd Lange, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Ref. Straßenverkehr)

Aus Sicht der Unfallvermeidung ist das Kriterium „Alter“ eher unbestimmt und nicht unbedingt tauglich, um bestimmte Szenarien oder Vorsorgemaßnahmen gegenüber einer konkreten Zielgruppe zu eröffnen. Ursächlich ist, dass sich bestimmte kognitive und / oder physische Fähigkeiten keinem bestimmten Alter zuordnen lassen und andererseits Routine und Übung ganz wesentlich die Fähigkeiten und Fertigkeiten zum Führen von Fahrzeugen beeinflussen. Insofern ist die Beurteilung der „Eignung“ zum Führen von Fahrzeugen, im weitesten Sinne auch Teilnahme am Straßenverkehr, eher ein Kriterium zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.

Bislang gibt es für den normalen Verkehrsteilnehmer nur wenige Kriterien, die Aufschluss über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geben, obwohl Kraftfahrzeuge am häufigsten in Unfälle involviert sind und wohl auch bleiben, trotz Anstieg der Unfallzahlen mit Fahrrädern und zukünftig sicher auch Pedelecs.

Bisher wurde die Eignung vorrangig aus einer organspezifischen Bewertung abgeleitet. Dies dürfte für ein realistisches Bild nicht ausreichen, d.h. die Wahl eines biofunktionalen Ansatzes zur Risikobeurteilung könnte zutreffender sein. Für den Allgemeinbürger steht man hier noch am Anfang, für bestimmte Berufsgruppen, z. B. Berufskraftfahrer, Seeleute oder Flugzeugführer hingegen kann auf eine langjährige Praxis zurück gegriffen werden, die zudem längst als gerichtsfest eingestuft werden kann. Insofern gibt es also Eignungskriterien, die sogar altersunabhängig Unfallrisiken reduzieren. Das Problem liegt in der Verallgemeinerung.

Unstrittig ist, dass kognitive und physische Fähigkeiten mit zunehmenden Alter abnehmen und das Fahrverhalten negativ beeinflussen. Im Rahmen bestimmter Grenzen lassen sich Defizite kompensieren, z.B. durch Wahl der Fahrwege, Fahrzeiten oder einen begrenzten Aktionsradius. Dennoch gibt es Grenzen, die beispielsweise durch einen Anstieg selbstverursachter Verkehrsunfälle bei Senioren kenntlich sind. Insofern muss es erlaubt sein, die Diskussion über Fahreignungsuntersuchungen sachlich und möglichst emotionslos zu führen. Dabei geht es nicht um Fahrerlaubnisbehalt oder Fahrerlaubnisentzug, also schwarz oder weiß, sondern um die vielen Grautöne.

Der rechtmäßige Entzug ist das härteste Mittel, dazwischen stehen aber auch mildere Maßnahmen, z.B. Beschränkungen auf Tageszeit, vertraute Ziele oder Meidung von Autobahnen.

Mobilität ist Lebensqualität und sollte so lange wie möglich erhalten bleiben. Kleine Einschränkungen und der aufklärende Umgang mit den Gründen können deutliche Sicherheitspotentiale eröffnen. Vorhandene Erkenntnisse, wo, wann und unter welchen Umständen Senioren vermehrt an Verkehrsunfällen beteiligt sind, können das Verständnis für Einschränkungen erhöhen.

Menschliches Fehlverhalten im Straßenverkehr, in über 90 % Unfallursache, lässt sich vermeiden oder reduzieren. Der Umstieg auf den ÖPNV oder auf ein anderes Verkehrsmittel, in Zukunft sicher intensiver auf das Fahrrad oder Pedelec, wird zunehmen. ÖPNV im ländlichen Raum hingegen, in allen seinen Facetten, hat seine Grenzen und wird das Mobilitätsproblem nicht zufriedenstellend lösen können. Der Stellenwert des Individualverkehrs bleibt hoch. Aber auch der Unfälle vermeidende Ausbau der Infrastruktur ist eine Langzeitveranstaltung und wird zunächst an den Brennpunkten stattfinden, beispielsweise mit Schutzeinrichtungen an Landstraßen. Präventionsmaßnahmen mit dem Ziel, Einfluss auf das Verkehrsverhalten zu nehmen, werden in ihrer Bedeutung steigen. Sie haben Langzeitwirkung, wirken aber erst nach längerer Zeit und lassen sich ganz konkret nur schwer messen. Dennoch bilden Präventions- und Trainingsmaßnahmen eine unverzichtbare Säule zu mehr Sicherheit und weniger Verletzungen im Alter.

Begrüßenswert sind ergänzende Fahrtrainingsangebote, weil Fehlverhalten mit nachlassender Übung ansteigt. Natürlich hat auch moderne Fahrzeugtechnik Anteil an der Reduzierung von Unfällen oder deren Folgen. Fahrassistenzsysteme und Ausstattungsmerkmale helfen, Unfälle zu vermeiden und können Defizite mildern. Untechnische Aufklärung hinsichtlich Nutzen, Kosten und Wirkung ist hilfreich und erforderlich. Gleichwohl sollten die Erwartungen realistisch bleiben.

Verkehrssicherheit und Alter schließen sich nicht aus. Verkehrssicherheit im Alter ist auch nicht unbedingt eine Frage des Alters, sondern eher eine Frage der subjektiven Eignung in Abhängigkeit von biofunktionaler Konstitution, von Übung und Training. Das gilt für alle Altersgruppen.

Zwischen Eignung und Eignungsverlust gibt es viele Zwischenstufen. Zudem bestehen objektive Möglichkeiten, Einfluss auf das Verkehrs- und Fahrverhalten zu nehmen. Aufklärung und offene Diskussionen müssen künftig breiteren Raum einnehmen, auch dahingehend, wann grenzenlose individuelle Mobilität an Grenzen stößt. Diese Diskussion muss vor dem Hintergrund der nicht auszuschließenden Gefahren des Straßenverkehrs erlaubt sein, denn es gibt genauso viele sichere Straßen, wie es unsinkbare Schiffe gibt.