

Fahreignung – Eine Frage des Alters?

Der demographische Wandel wird eine signifikante Zunahme älterer Verkehrsteilnehmer zur Folge haben, da ältere Menschen aufgrund der länger währenden Mobilität in Zukunft verstärkt aktiv als Autofahrer am Straßenverkehr teilnehmen werden.

Daher stellt sich die Frage, wie die Verkehrssicherheit hiervon beeinflusst wird und wie ältere Autofahrer in den Straßenverkehr integriert bleiben können. Während ältere Fahrer einerseits über Routine und Fahrerfahrung verfügen, vorsichtiger und defensiver fahren, sind sie andererseits vor allem aufgrund der altersbedingten physischen, psychomotorischen und sensorischen Defizite beeinträchtigt. Nicht zuletzt aufgrund dieser Entwicklung arbeitet die Industrie daran, altersbedingte Leistungsschwächen durch Fahrassistenzsysteme zu kompensieren.

Vor diesem Hintergrund sowie anlässlich der Umsetzung der dritten EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht wird derzeit geprüft,

- ob in der Bundesrepublik Deutschland an die jeweilige Erneuerung der Fahrerlaubnis Prüfungen zur körperlichen und psychischen Fahrtauglichkeit gekoppelt werden sollten,
- welche Auswirkungen diese Prüfungen haben können,
- wie diese gestaltet sein sollten und
- ab welchem Alter sowie in welchen Abständen sie durchgeführt werden sollten.

Problematik

In unserer modernen Gesellschaft ist Mobilität Ausdruck und Merkmal von Lebensqualität, die es möglichst lange zu erhalten gilt. Dabei steht dem Recht des Einzelnen auf seine persönliche Mobilität das Recht aller Verkehrsteilnehmer auf Sicherheit gegenüber. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, Risiken zu identifizieren und Maßnahmen zu deren Reduzierung zu ergreifen. Dabei gerät auch die Gruppe älterer Verkehrsteilnehmer immer wieder in den Fokus des Interesses.

Statistisch betrachtet sind Verkehrsteilnehmer über 65 Jahre unterproportional an Unfällen mit Personenschäden beteiligt: Ihr Anteil liegt bei 9,2 %, obwohl sie 19% der Bevölkerung stellen. Da sie jedoch eine geringere Widerstandsfähigkeit besitzen, haben sie ein höheres Risiko, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden. Sie stellen daher über 22% der tödlich Verunglückten.

Von älteren Verkehrsteilnehmern geht laut Statistik bis zum 75. Lebensjahr kein erhöhtes Risiko im Straßenverkehr aus. Danach steigt das Risiko kontinuierlich an: Bei einem Fahrer Ende 70 ist das allgemeine Unfallrisiko doppelt so hoch wie bei Fahrern zwischen 30 und 60 Jahren. Bei einem Fahrer mit Ende 80 ist das Unfallrisiko mit demjenigen von Fahranfängern vergleichbar.

Für den in absoluten Zahlen geringen Anteil älterer Fahrer an Unfällen mit Personenschäden werden oftmals die geringe Anzahl von älteren Fahrern und deren niedrige Fahrleistung verantwortlich. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer mit geringer Fahrleistung ein statistisch gesehen höheres Unfallrisiko haben – nicht nur die älteren Fahrer, die sich vielfach auf kurze Fahrten in vertrauter Umgebung konzentrieren. Dies ließe also eine höhere Unfallbeteiligung älterer Fahrer erwarten. Tatsächlich scheint der alters- und erfahrungsbedingt defensive und ruhige Fahrstil die Unfallgefahr positiv zu beeinflussen.

Bei älteren Menschen können allerdings Krankheiten und die Einnahme von Medikamenten das Fahrvermögen negativ beeinflussen. Gerade im Falle von Mehrfacherkrankungen besteht die Gefahr, dass ein kompensatorisches, die Sicherheit gewährleistendes Verhalten, nicht in dem erforderlichen Maße gegeben ist.

Eine Analyse der Unfallursachen bei älteren Fahrern deutet darauf hin, dass Unfälle oftmals auf altersbedingte Einschränkungen zurückzuführen sind: Ältere Verkehrsteilnehmer verunglücken – im Vergleich zur Gesamtbevölkerung – häufiger infolge von Vorfahrtsverletzungen und von Abbiegefehlern und weniger aufgrund von Abstandsfehlern, nicht angepasster Geschwindigkeit, Fehlern beim Überholen und Alkoholeinfluss.

Die typischen Unfallursachen älterer Menschen lassen sich zum einen durch entsprechende technische Hilfsmittel gut kompensieren. Zum anderen können Aufklärungs- und Informationskampagnen für diese Defizite sensibilisieren und Wege aus der Gefahr zeigen.

Forderung

Altersbedingten Leistungsdefiziten stehen langjährige Fahrerfahrung und Routine gegenüber sowie eine defensive und vorausschauende Fahrweise. Hierdurch können Risiken, die auf körperliche Einschränkungen zurückzuführen sind, kompensiert werden.

Die Unfallzahlen belegen, dass ältere Fahrer nicht auffälliger sind als jüngere. Erst Fahrer, die über 75 Jahre alt sind, zeigen verstärkt körperliche oder psychische Schwächen, die sich negativ auf ihre Sicherheit im Straßenverkehr auswirken können. Hier jedoch können entsprechende Maßnahmen ansetzen und Risiken minimieren helfen. Eine wichtige Rolle spielen dabei Fahrassistenzsysteme, die eigens dazu entwickelt wurden, körperliche Defizite auszugleichen, um ein sicheres Fahren zu ermöglichen.

Obgleich bereits in vielen EU-Ländern regelmäßige Führerschein-Tests obligatorisch sind, liegen keine eindeutigen Belege dafür vor, dass diese einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit besitzen. Die Unsicherheit, ab wann welche Tests und in welchen Zeitabständen durchgeführt werden sollten, spiegelt sich in den sehr unterschiedlichen Regelungen in den verschiedenen Ländern wider.

Anstelle von diskriminierenden medizinischen und psychischen Tests sollten ältere Menschen ermutigt werden, ihre körperliche und psychische Verfassung selbstkritisch einzuschätzen. Freiwillige Tests und Untersuchungen helfen dabei, eine objektive Einschätzung ihrer Fähigkeiten und des Ausmaßes bestehender Leistungsdefizite zu erhalten. Bei körperlichen Defiziten kann eine Beratung durch den Arzt Wege und Gegenmaßnahmen zeigen, die älteren Menschen helfen, eine sichere Verkehrsteilnahme zu bewahren.