

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Seniorinnen und Senioren als Autofahrende

Handlungsempfehlungen der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen

Die Anzahl der Seniorinnen/en 65+ und insbesondere der Seniorinnen/en 80+ wird bis 2030 gegenüber 2010 einen Anstieg von mehr als 25% bzw. 50% aufweisen – so die Prognosen. Gleichzeitig steigt in dieser Zeit der Führerscheinbesitz dieser Altersgruppen auf etwa 90%, also auf Werte der jüngeren Altersklassen.

Die Auto-Mobilität der Senioren erhält ihre „Beweglichkeit“ in allen Lebensbereichen, stellt einen entscheidenden Faktor für Lebensqualität, Unabhängigkeit und Aktivität dar, verzögert Hilfebedürftigkeit und spart damit der Gesellschaft Kosten.

Sie sollte daher solange wie möglich erhalten bleiben: **Befähigen statt Aussondern** muss deshalb das Ziel sein.

Fakten zur Verkehrssicherheit von autofahrenden Seniorinnen/en

1. Häufigkeit von Unfällen

- 1.1. Bezogen auf den Besitz der Pkw-Fahrerlaubnis verursachen Seniorinnen/en jährlich weniger Unfälle mit Personenschaden als Autofahrende jeder anderen Altersgruppe.** Dabei nimmt die jährliche Fahrleistung der Seniorinnen/en mit zunehmendem Alter stark ab.
- 1.2.** Bezogen auf den gefahrenen Kilometer zeigt sich erst ab einem Alter von mindestens 75 Jahren insgesamt ein leichter Anstieg der Unfallrate (Verunglückte je gefahrenen km). Je geringer die jährliche Fahrleistung vor allem in dieser Altersgruppe ist, desto größer der Anstieg dieser Unfallrate.
- 1.3.** Seniorinnen/en sind mit zunehmendem Alter zunehmend häufiger Hauptbeschuldigte, wenn sie an einem Unfall beteiligt sind. Sie machen eher Fehler in kritischen Situationen als jüngere Fahrer. Abnehmende jährliche Fahrleistungen (und damit Übung) einerseits und der im Innerortsverkehr höhere Anteil von Kollisionen mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, bei denen Autofahrende i. d. R. in höherem Maße Hauptbeschuldigte sind, andererseits tragen zu der höheren Rate der Hauptbeschuldigung von Seniorinnen/en bei.
- 1.4.** Der **Prozentsatz**, mit dem Senioren bei einer Unfallbeteiligung die Hauptschuld tragen, ist allerdings **kein Maß für die Anzahl von Unfällen**, die von Seniorinnen/en verursacht werden.

2. Art der Unfälle

- 2.1. Senioren fahren und verunglücken häufiger in der Stadt mit den dort vorherrschenden Unfallarten wie „Einbiegen, Kreuzen und Abbiegen“.
- 2.2. An erster Stelle bei von Seniorinnen/en verursachten Unfällen mit Getöteten steht die Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn, sowohl außerorts wie auch innerorts“ – wie im Übrigen allerdings auch bei allen anderen Altersgruppen!
- 2.3. Die häufigste Unfallart der Seniorinnen/en sind jedoch Kollisionen bei niedrigen Geschwindigkeiten, z.B. beim Parken und Rangieren, bei denen meist nur Sachschaden entsteht. Im Versicherungsbereich ist das jedoch ein großer Aufwandsposten.
- 2.4. Senioren fahren weniger bei ungünstigen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen z.B. hoher Verkehrsdichte, Dunkelheit oder Winterglätte.

3. Konsequenzen der Unfälle für die Beteiligten

- 3.1. Die Kollisionsgeschwindigkeit bei den von Senioren verursachten Unfällen (und damit die Kollisionsschwere) ist geringer als bei den Jüngeren und nimmt mit zunehmendem Alter weiter ab. Für die Kollisions-Partner der Seniorinnen/en sinkt damit das Risiko, getötet oder schwer verletzt zu werden gegenüber Kollisionen mit jüngeren Autofahrenden deutlich. Gleichzeitig nimmt jedoch das eigene Risiko der älteren Autofahrenden, bei dem Unfall tödlich verletzt zu werden, stark zu und erreicht das Sechsfache oder mehr der Verunglückten in jüngerem Alter.
- 3.2. Allerdings ist die Schwere der von Frauen verursachten Unfälle – und damit auch die Unfallschwere ihrer Kollisions-Partner - seit vielen Jahren grundsätzlich nur etwa halb so groß wie die der Männer. Frauen fahren offensichtlich bis ins hohe Alter vorsichtiger und vorausschauender als Männer.

4. Obligatorische Fahreignungsuntersuchungen?

Für derzeit bekannte altersabhängige Pflichtprüfungen wie z. B. medizinisch-psychologische Untersuchungen oder Wissenstests konnte bisher in keiner der internationalen Studien ein Effekt i. S. der Schadensvermeidung und des Sicherheitsgewinns ermittelt werden. Derzeitige Verfahren zur Ermittlung der Fahrfähigkeit sind nicht in der Lage, eindeutig und trennscharf Fahruntaugliche von Fahrtauglichen zu unterscheiden, d. h. es ergeben sich immer große Gruppen von Personen, die fälschlicherweise als fahruntauglich bzw. fahrfähig ermittelt werden. Eine positive Kosten-Nutzen Bilanz ist also unter ethischer, juristischer, ökonomischer und methodisch-wissenschaftlicher Perspektive nicht gegeben.

Zusätzlich zeigte sich in einigen Ländern, die altersabhängige Pflichtprüfungen mit zwangsläufig auch solchen Diagnosen durchführen, dass die Seniorinnen/en vermehrt ihre Wege statt mit dem vergleichsweise sicheren Auto dann zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, Mobilitätsformen also, die mit einem mehrfach höheren Unfall- und Verletzungsrisiko verbunden sind. Dies wiederum führte insgesamt zu einem Anstieg der Zahl der Verunglückten bei den Seniorinnen/en.

Folgerung

Ältere Autofahrende stellen keine besondere Gefahr oder Risikogruppe dar, auch wenn die öffentliche Wahrnehmung eine andere ist und die Medien es entsprechend darstellen. Seniorinnen/en richten im Allgemeinen ihre Fahrweise verantwortungsbewusst nach ihren Fähigkeiten ein, so dass sie weniger Unfälle verursachen als Personen anderer Altersgruppen. **Nicht die Gefährlichkeit** der Älteren (als „Täter“), **sondern die erhöhte Gefährdung älterer Menschen** durch Unfälle und ihre Folgen (als „Opfer“) **ist das Problem**. Natürlich ist es sinnvoll und notwendig, weiter nach Wegen zu suchen, das Unfallrisiko insgesamt und damit auch für Seniorinnen/en weiter zu verringern, nicht zuletzt auch deshalb, weil der Bevölkerungsanteil und der Führerscheinbesitz in dieser Altersgruppe in den kommenden Jahren weiter zunehmen werden.

Handlungsempfehlungen der LVW NRW

1. Appell an Selbst-/ Eigenverantwortung der älteren Autofahrenden

- 1.1. Die LVW NRW setzt sich grundsätzlich für Information und Bewusstseinsbildung ein, so dass die Seniorinnen/en aus eigener Erkenntnis und freiwillig, ohne gesetzlichen Zwang, Beratungen, Tests und Trainings in Anspruch nehmen.
- 1.2. Die LVW NRW weist darauf hin, dass die Älteren selbst einen wesentlichen Beitrag zur sicheren Auto-Mobilität im Alter erbringen müssen, in dem sie sich geistig und körperlich fit halten, mit dem Autofahren nicht aus der Übung kommen und, wenn möglich, einen Beifahrer mitnehmen. Beifahrer können nachweislich das Unfallrisiko senken, besonders im Innerortsbereich.
- 1.3. Die LVW NRW weist die älteren Autofahrenden auf ihre besondere Verantwortung hin und darauf, dass sie sich über mögliche Defizite, ihre Auswirkungen und über Kompensationsmöglichkeiten gut und wiederholt informieren müssen.
- 1.4. Die LVW NRW setzt sich dafür ein, entsprechende Informationen über die Kreisverkehrswachten, Senioren-Netzwerke bei Kirchen, Vereinen, Parteien und anderen Organisationen sowie die örtlichen Sportvereine an die Seniorinnen/en heranzutragen. Dazu gehören auch Informationen über Alternativen zum Auto z.B. durch den ÖPNV. Durch Teilnahmebescheinigungen, Preisausschreibungen und Anderes müssen entsprechende Veranstaltungen attraktiv gemacht werden.

2. Wie können Seniorinnen/en in Fragen der Mobilität in ihrem Entscheidungsprozess unterstützt werden?

- 2.1. Die LVW NRW verweist auf entsprechende Beratungsangebote bei Verkehrssicherheitsorganisationen wie der LVW NRW und Automobilclubs, aber auch bei Hausärzten und Verkehrspsychologen.
- 2.2. Die LVW NRW fordert vor allem eine bessere Einbeziehung der Hausärzte in die Präventionsarbeit zur Verkehrssicherheit. Seniorinnen/en suchen mit zunehmendem Alter häufiger ihren Hausarzt auf. Dem Hausarzt – gegebenenfalls auch den Fachärzten - fällt daher die wichtige Aufgabe zu, die Seniorinnen/en bei gesundheitlichen Beeinträchtigungen über die Zusammenhänge mit dem sicheren Autofahren detailliert aufzuklären.

- 2.3. Die LVW NRW setzt sich für eine bessere Information und Aufklärung der Seniorinnen/en über die Wechselwirkungen von Medikamenten mit dem Autofahren ein, weil die Mehrheit der älteren Autofahrenden ein oder mehrere Medikamente einnehmen muss. Die PC-Programme der Apotheken zur Erkennung von Wechselwirkungen der Medikamente sollten stärker mögliche Beeinträchtigungen des Autofahrens in den Fokus nehmen und auch den Ärzten zur Verfügung stehen.
- 2.4. Die LVW NRW setzt sich dafür ein, dass die vorgeschriebene Erneuerung des zeitlich begrenzten Pkw-Führerscheins nach 15 Jahren mit einem Sehtest (für alle Altersgruppen) verbunden wird. Damit soll das Bewusstsein der Autofahrenden gestärkt werden, dass gutes Sehen von großer Bedeutung für eine sichere Verkehrsteilnahme ist.

3. Fahrproben im Realverkehr

- 3.1. Die LVW NRW weist auf Untersuchungen an der TU Dortmund hin, die gezeigt haben, dass Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit (im Alter), die durch Fahrproben im realen Verkehr erkannt wurden, durch gezieltes Training weitgehend reduziert werden konnten. Dabei handelt es sich allerdings um eine erste Untersuchung an einer kleinen Stichprobe, aus der ohne weitere Verifizierung noch keine Empfehlungen abgeleitet werden können.
- 3.2. Die LVW NRW macht deutlich, dass eine solche Fahrprobe im Realverkehr durch eine entsprechende Rückmeldung an den teilnehmenden Autofahrenden zunächst einmal dessen Selbsterkenntnis fördern würde. Weiterhin könnte daraus abgeleitet ein gezieltes Training zum Abbau eventuell vorhandener Defizite vorgeschlagen werden. Zusätzlich könnten Empfehlungen zum richtig ausgerüsteten Auto (nützliche Assistenzsysteme) für Seniorinnen/en mit bestimmten Defiziten ausgesprochen werden. Die Ergebnisse der Fahrprobe kämen insbesondere dem älteren Autofahrenden selbst zu Gute, der bei einem Unfall schließlich selbst das höchste Verletzungsrisiko trägt. Das sollte eigentlich Anreiz für Seniorinnen/en genug sein, um an einem solchen Verfahren teilzunehmen, wenn dessen Nutzen nachgewiesen und anerkannt ist.
- 3.3. Die LVW NRW schlägt vor, den erfolgreichen Abschluss eines solchen validierten Verfahrens durch eine Urkunde, welche die Teilnahme bestätigt, zu dokumentieren, die den Autofahrenden Seniorinnen/en selbst aber auch deren Angehörigen, Behörden und Anderen Klarheit und mehr Sicherheit gibt. Wenn Senioren damit z.B. einen vorbeugenden Schutz gegen einen schnellen Verlust des Führerscheins - auch gegenüber Behörden - aufbauen können, sind sie sicher bereit, gewisse Kosten aufzubringen. Wenn sich dann der Nutzen dieser Maßnahme im Sinne geringerer Unfälle von Inhabern dieser Urkunde zeigt, werden auch Haftpflicht- und Kaskoversicherungen dafür günstigere Tarife einräumen.

4. Technische Entwicklungen

- 4.1. Die LVW NRW weist darauf hin, dass die technische Ausstattung der Pkw mit geeigneten Fahrerassistenzsystemen wie automatischer Notbremse, Spurhalte- und Spurwechselassistenten, wie sie heute für nahezu alle Pkw-Modelle angeboten werden, wirksam dazu beiträgt, Unfälle der Seniorinnen/en zu vermeiden. Aber auch Systeme, welche die Umfeldwahrnehmung erleichtern oder die Sicherheit beim

Parken und Rangieren erhöhen, haben hohen Nutzen für sie. Seniorinnen/en fahren mit zunehmendem Alter weniger mit dem Auto, sie können daher kaum Übung erlangen mit Sicherheitssystemen, die hohen Bedien- oder Überwachungsaufwand erfordern. Systeme für Seniorinnen/en sollten deshalb selbsterklärend oder automatisch, ohne besondere Bedienung wirken. Die LVW NRW setzt sich dafür ein, Seniorinnen/en besser über diese Zusammenhänge zu informieren.

- 4.2.** Die LVW NRW fordert, dass die weitere Entwicklung des Pkw- Insassenschutzes die besonders hohe Verletzlichkeit der Seniorinnen/en stärker berücksichtigt. Verfügbar in einigen Fahrzeugmodellen sind heute schon aufblasbare Gurte (Airbelt) - derzeit nur hinten oder nur für Kinder - und Kniebags. Hohe Testgeschwindigkeiten bei den Crashtests bedingen zunehmend steifere Strukturen, die im unteren Geschwindigkeitsbereich, dem Bereich in dem vermehrt die Senioren kollidieren, zu höheren Insassen-Belastungen führen. Höhere Crash-Testgeschwindigkeiten sind daher für Senioren zunächst einmal ungünstig.

5. Forschung

- 5.1.** Die LVW NRW fordert die Durchführung eines öffentlich geförderten Forschungsvorhabens, in dem eine Anzahl schwerer Pkw-Unfälle von Seniorinnen/en im Detail analysiert und daraufhin untersucht werden, mit welchen präventiven Maßnahmen (z.B. von verbesserter Aufklärung über häufigere Untersuchungen bis zum Einsatz spezieller Fahrzeugtechnik) diese Unfälle hätten vermieden werden können.
- 5.2.** Die LVW NRW fordert, dass die anhand einer kleineren Stichprobe gewonnenen Erkenntnisse der TU Dortmund zu Fahrproben im Realverkehr in einem größeren Versuch unter wissenschaftlicher Begleitung z.B. der BAST bezüglich Zweckmäßigkeit zur Unfallvermeidung und Nachhaltigkeit validiert und zu einem Standardverfahren entwickelt werden.

6. Mobilitätskultur

Der Straßenverkehr ist eine gemeinsame Plattform, auf der sich Jung und Alt im Sinne der Mobilitätskultur mit Respekt und gegenseitiger Rücksicht begegnen sollten. Überzogene Forderungen jeweils nur an die eine oder andere Seite helfen da nicht weiter.