

Ältere Menschen im Straßenverkehr: Eine Gefahr für sich und andere?

Zum Stand einer Kontroverse in Deutschland - H.J. Kaiser

1. Ausgangslage
 2. Der alte Mensch im Straßenverkehr als Gefahr: Zum rationalen Kern der Befürchtungen
 3. Der ältere Kraftfahrer als Gefahr: Forschungsstand und Forschungsdefizite
 4. Alte Menschen als gefährdete Personengruppe
 5. Aspekte eines fairen Problemmanagements
 6. Schlusswort
- Literatur

1. Ausgangslage

Für den Bürger, den "Mann auf der Straße", ist eine Befürchtung selbstverständlich: Alte Menschen sind im Straßenverkehr stärker gefährdet als jüngere, ja von ihnen geht sogar auch eine gewisse Gefahr für den Straßenverkehr aus. Ein besonders negatives Bild besteht vom älteren Autofahrer. Nach einer Untersuchung von Ellinghaus & Schlag (1984) meint immerhin die Hälfte der Kraftfahrer bis 49 Jahre, die älteren Fahrer seien "überfordert"; ebensoviele glauben, sie seien "unsicher", mehr als ein Drittel hält sie gar für "gefährlich".

Die Massenmedien haben dieses Thema entdeckt. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hatte im Herbst 1992 deshalb Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen zu einem Symposium über den alten Menschen als Kraftfahrer eingeladen. Diskussionsrunden und Features zu diesem Problem stehen recht häufig auf dem Programm der Rundfunkanstalten. In einer Sendung des Deutschlandfunks forderte ein Hörer über Telefon: *"Im Straßenverkehr wären (weitere Vorschriften) doch so wichtig. Mindestens ab 70 muß noch mal eine Überprüfung vorgenommen werden... mindestens Sehtest, Fahrtest... Es sträuben sich einem manchmal die Haare, wenn man sieht, wie ältere Leute autofahren ! So habe ich letzgens gesehen einen Schwerbehinderten, der stellt sein Fahrzeug verkehrswidrig ab, nur um nicht einen so weiten Weg zum Einkaufsladen zu haben. Ich möchte also, daß alles überprüft wird."*

Natürlich haben sich auch längst Juristen eingeschaltet, die die Möglichkeit oder Unmöglichkeit von Altersgrenzen für Führerscheininhaber diskutieren (z.B. Händel 1981).

In der Europäischen Gemeinschaft wird ab 1996 ein neuer EG-Führerschein eingeführt werden. Es waren nicht zuletzt Vorbehalte aus Deutschland, die dazu geführt haben, daß besondere Bestimmungen über die Kontrolle der Fahreignung von älteren Führerscheinbesitzern vorerst nicht europaweit eingeführt werden. Die deutsche Bundesregierung wirbt für die älteren Kraftfahrer mit folgenden Werbespots im Radio:

Sprecher: Immer mehr Menschen sind auch im Alter aktiv und mobil. Viele fahren mit dem eigenen Auto. Das ist gut so. Die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben setzt Mobilität voraus. Dazu Günter Strack: Viele Menschen in meinem Alter sitzen seit 30 oder 40 Jahren

hinter dem Steuer. Da hat man seine Erfahrungen. Deswegen verursachen wir auch weniger Unfälle als die Jungen. Doch ältere Menschen brauchen Rücksicht und Verständnis, auch wenn sie mal langsamer reagieren oder nicht gleich zurechtkommen. Deshalb: Rücksicht kommt an !

Ergänzt wird diese Maßnahme durch eine entsprechende Plakataktion.

Befürchtungen und Ängste angesichts der zunehmenden Teilnahme älterer Menschen am motorisierten Straßenverkehr auf der einen Seite, auf der anderen Seite aber auch Widerstände gegen zusätzliche Kontrollen und Selektionsmaßnahmen, die ältere Menschen treffen und vielleicht diskriminieren könnten, auf der anderen Seite. Das ist der Stand der öffentlichen Diskussion derzeit in Deutschland. Da Politik, auch Verkehrspolitik, aber immer auch auf die Zukunft hin betrieben werden muß, stellt sich die Frage, ob das der letzte Stand der Diskussion sein kann, und wie die Weichen für die Zukunft im kommenden Jahrtausend gestellt werden sollen. Wir denken, daß wissenschaftliche Erkenntnisse Hilfestellung für eine zukunftsweisende Entscheidungsfindung geben könnten, und wir denken, daß eine internationale Zusammenarbeit der Wissenschaftler die wissenschaftlichen Erkenntnisse reichhaltiger und präziser machen könnte.

Gehen wir auf beide Seiten der öffentlichen Diskussion im folgenden näher ein: Der ältere Mensch als gefährdender und gefährdeter Verkehrsteilnehmer.

2. Der alte Mensch im Straßenverkehr als Gefahr: Zum rationalen Kern der Befürchtungen

Die Ängste und Befürchtungen der Öffentlichkeit über den älteren Menschen im Straßenverkehr beziehen sich auf den *älteren Menschen am Steuer eines Kraftfahrzeuges*. In der Tat werden wir in allen Industriestaaten Europas in den nächsten 30 Jahren eine Erhöhung des Anteils älterer Kraftfahrer an der Gesamtheit aller Kraftfahrer beobachten können, entsprechend dem sich verändernden Altersaufbau der Gesellschaft. Wir werden es nicht nur mit einem größeren Bevölkerungsanteil älterer Menschen zu tun bekommen, sondern auch mit mehr älteren Menschen, die eine Fahrerlaubnis besitzen und diese auch noch aktiv nutzen wollen. Zwischen 1986 und 2000 beispielsweise wird sich der Bestand an PKW in Deutschland (alte Bundesländer) um 4,2 Millionen erhöht haben, davon werden allein 2,6 die Fahrzeuge älterer Menschen sein. Im selben Zeitraum wird sich der Anteil der Führerscheinbesitzer in der Altersgruppe der 55jährigen und älteren Menschen um 85 % erhöhen (vergl. Hartenstein et al. 1990). Nach der Jahrtausendwende werden die Veränderungen wahrscheinlich noch dramatischer sein und ein weiteres Anwachsen des Anteiles älterer Kraftfahrer mit sich bringen. Bei den heute 80jährigen beispielsweise besitzen die Frauen nur zu etwa 10 % einen Führerschein. Im Jahre 2010 werden die heute 64jährigen 80 Jahre alt sein, und unter ihnen werden sich die Frauen mit Fahrerlaubnis verdreifacht haben. Im Jahre 2025 werden 80 % der 80jährigen und älteren Frauen im Besitz einer Fahrerlaubnis sein und nahezu alle Männer dieser Altersgruppe (vgl. Pfafferott 1994).

Damit wird eine Bevölkerungsgruppe vermehrt als Kraftfahrer in Erscheinung treten, von der anzunehmen ist, daß man bei ihr häufiger auf Leistungsminderungen trifft als bei anderen Altersgruppen. Wir kennen in der Tat physische und physiologische, psychophysische und psychische Veränderungen, die mit dem Altern einhergehen und auf die im Straßenverkehr benötigten Kompetenzen u.U. einen negativen Einfluß nehmen können. Unter Umständen soll

besagen, daß Art und Ausmaß der Veränderung und ihre Einflußnahme auf verkehrsrelevante Kompetenzen eine große interindividuelle Variation zeigen. Die Zugehörigkeit zu einem bestimmten chronologischen oder kalendarischen Alter besagt an und für sich noch nichts, da sich Individuen gleichen chronologischen oder kalendarischen Alters auf der Ebene ihres biologisch-funktionalen Alters erheblich voneinander unterscheiden können, und das bedingt auch eine erhebliche Varianz in Bezug auf die Leistungsfähigkeit (Metker et al. 1994). Deshalb werden generelle Maßnahmen, die sie lediglich am kalendarischen Alter orientieren, in Deutschland auch von Verkehrsjuristen abgelehnt (s. Bode 1994).

Aber wir können doch sagen, daß mit zunehmendem Alter die *Wahrscheinlichkeit* für das Auftreten der folgenden Erscheinungen ansteigt: *Bereich physiologische Leistungskapazität*

- Beeinträchtigungen von Regulationsvorgängen im Organismus und des Herz-Kreislaufsystems
- Nachlassen der Muskelkräfte und der Beweglichkeit des Gelenksystems
- Schnellere Erschöpfung von Kraftreserven

Bereich Sinnesleistungen

- Nachlassen der Sehleistung
- Nachlassen der Hörleistung
- Nachlassen der Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit

Bereich psychophysische und psychische Leistungen

- Langsamere visuelle Orientierung
- Verminderte Mehrfach-Reaktionsleistungen
- Verminderte Flexibilität und Sicherheit der Sensumotorik
- Erschwerte Anpassungs-, Umstellungs- und Entscheidungsprozesse, v.a. unter Zeitdruck
- Schwierigkeiten bei der Verarbeitung komplexer Anforderungen und dem Erfassen neuer Situationen

(nach Mathey 1991)

Neuere Untersuchungen sprechen dafür, daß ältere Autofahrer in der Folge dieser Veränderungen ihre Aufmerksamkeit nicht mehr so gut auf mehrere Aufgaben zugleich aufteilen können (Problem der geteilten Aufmerksamkeit, s. Brouwer 1994), daß sie Leistungseinbußen haben im Bereich der Bewegungswahrnehmung und des Abschätzens von zeitlichen Lücken, und daß sie eingeschliffene, automatisierte Handlungsvollzüge nur noch um den Preis fehlerhaften Handelns bewußt kontrollieren können (Gelau, Metker & Tränkle 1994).

Diese im höheren Lebensalter häufiger anzutreffenden Leistungsminderungen produzieren Verhaltensprobleme auf "operationaler" Ebene in bestimmten *komplizierten* Verkehrssituationen, wie man aus der einschlägigen Unfallforschung heute sicher weiß:

- Einordnen bei Spurwechseln und in Kreuzungssituationen,
- Wende- und Abbiegemanöver,
- Bewältigung von Verkehrskonfliktsituationen,

- Bewältigung von Situationen, die eine Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern notwendig machen.

(Risser et al. 1988; Ellinghaus, Schlag & Steinbrecher 1990)

Man hat früher angenommen, daß älteren Kraftfahrern die eigenen Leistungsprobleme nicht bewußt seien, daß sie ein positives Selbstbild auch bei objektiver Leistungsverschlechterung aufrechterhalten würden. Ältere, so die bisherigen Erkenntnisse, neigten dazu, die Rolle ihrer Fahrerfahrung bei der Kompensation ihrer Leistungsschwächen zu überschätzen (z.B. Schlag 1986). Eine neuere Untersuchung (Tränkle & Metker 1992) sorgt für Differenzierungen: Bestimmte schwierige Fahraufgaben werden von den Älteren realistischerweise auch als schwieriger zu bewältigen eingeschätzt. Unter der Bedingung, daß ältere Kraftfahrer auch weiterhin in ähnlicher Weise aktiv am Straßenverkehr teilnehmen wie jüngere, nehmen sie ihre altersbedingten Defizite auch wahr (s. auch Chalupka 1994).

Das läßt erwarten, daß ältere Menschen ihr Fahrverhalten gegenüber früher umstellen, den gegebenen persönlichen Voraussetzungen anpassen. Diese Erwartung entspricht der Realität. Es ist bekannt, daß die älteren Kraftfahrer *"ein gutes Fahrtenmanagement betreiben. Das heißt, sie fahren nicht zu Zeiten der Rush-Hour, sie suchen sich Strecken aus, auf denen man angenehmer fahren kann, nicht so lange Strecken, sie fahren weniger und sie fahren nicht bei Dunkelheit."* (Ellinghaus, nach einem Rundfunkmitschnitt)

Das heißt: In "taktischer" und "strategischer" Hinsicht fahren die Älteren eher besser als die Jüngeren (vgl. Pfafferott 1994).

Neben begründeten Befürchtungen gibt es also auch Erkenntnisse, die unsere Ängste vor der vorauszuhenden "Flut" älterer Kraftfahrer relativieren. Das fordert die Frage heraus, wie es denn nun - objektiv und wissenschaftlich gesehen - mit der "Gefährlichkeit" des älteren Kraftfahrers bestellt ist, wenn man das Unfallgeschehen auf den deutschen Straßen analysiert.

3. Der ältere Kraftfahrer als Gefahr: Forschungsstand und Forschungsdefizite

In allen europäischen Ländern ist der Straßenverkehr ein Lebensbereich mit herausragender Bedeutung. Die Lebensgestaltung und Lebensführung in den hochindustrialisierten Ländern ist ohne eine (motorisierte) Mobilität undenkbar, vielleicht auch unmöglich. Entgegen landläufigem Vorurteil ist Mobilität, gerade die motorisierte, für ältere Menschen besonders wichtig, in physischer und sozialer Hinsicht lebensnotwendig, sogar eher noch als für jüngere Menschen (Gelau et al. 1994). Ballungsräume mit gut ausgebautem ÖPNV haben meist eine jüngere Wohnbevölkerung; die Älteren sind in den ländlichen Bezirken stärker vertreten, wo öffentliche Verkehrsmittel weniger vorhanden sind, und wo deshalb das eigene Fahrzeug unverzichtbar ist.

Also scheint es so zu sein, daß eine Gruppe der Bevölkerung mit kraftfahrrelevanten Leistungsschwächen einen besonderen Bedarf an eigenen Fahrzeugen hat, eine möglicherweise gefährliche Kombination.

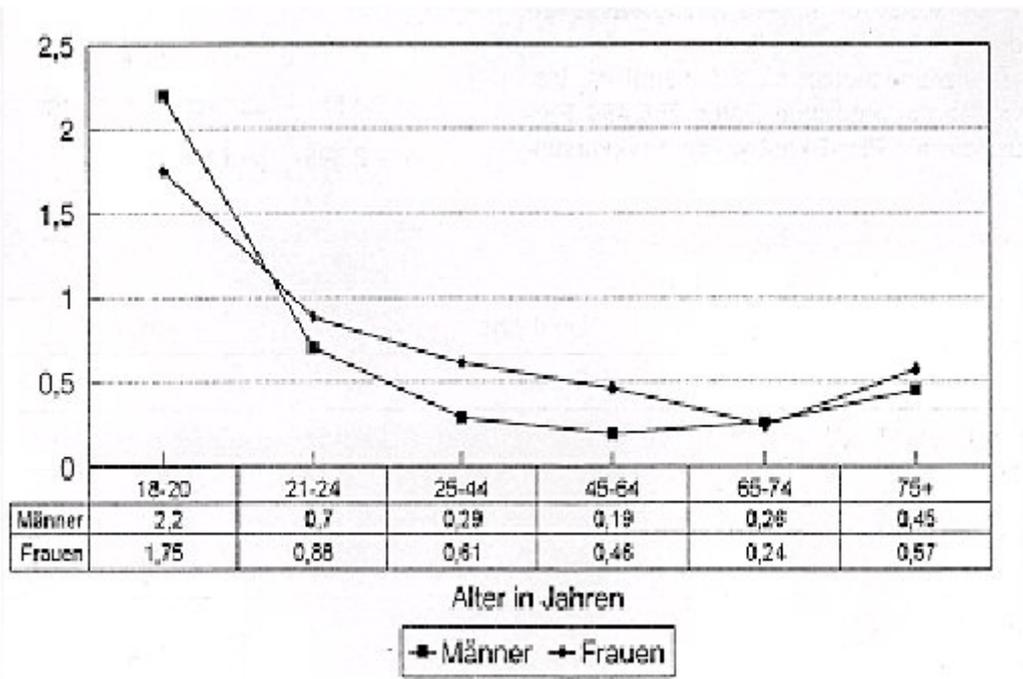
Den älteren Kraftfahrer als gefährliche Komponente des heutigen Straßenverkehrs wissenschaftlichen Studien zu unterwerfen, macht dann Sinn, wenn sich das Verkehrsverhalten dieser Gruppe als *problematisch*, und das heißt: als unfallträchtig,

herausgestellt hat. Ein solcher Nachweis macht mehr Schwierigkeiten, als es manch forsch-eindeutige Stellungnahmen von Betroffenen, Verkehrsplanern und Wissenschaftlern erkennen lassen. Die Frage nach dem *Risiko*, das ältere kraftfahrende Menschen für den Straßenverkehr bedeuten, ist nicht einfach zu beantworten. Das liegt bereits daran, daß das Wort Risiko in den wissenschaftlichen Untersuchungen hierzu in unterschiedlicher Bedeutung gebraucht wird: Als Begriff für ein allgemeines Gefahrenrisiko, als Verletzungsrisiko, als Risiko, zu Tode zu kommen, als Unfallrisiko (Unfallwahrscheinlichkeit) usf.

Wir können als gesichert annehmen, daß dann, wenn wir Kraftfahrer nach Altersgruppen unterscheiden, die Gruppe der über 70jährigen Kraftfahrer ein etwas erhöhtes Unfallrisiko zu tragen hat, relativ zur Gruppe der "besten" Fahrer, denen im mittleren Lebensalter. Dieses erhöhte Unfallrisiko erscheint aber nur, wenn man die Unfallbeteiligung älterer Fahrzeuglenker an ihrer geringeren Verkehrsteilnahme relativiert. Wir wissen nämlich, daß sich ältere Menschen (ab 65) nicht nur weniger km im Jahr zurücklegen als jüngere, sondern auch anteilmäßig davon weniger mit dem Auto. Die Fahrleistung bei den über 70jährigen entspricht nur noch etwa 60 % der 40 - 50jährigen (ist aber mit durchschnittlichen fast 10.000 km pro Jahr immer noch erstaunlich hoch) (Pfafferott 1994).

Allerdings gibt es in der Forschung sehr unterschiedliche Vorstellungen davon, wie die Verkehrsteilnahme operationalisiert werden soll: Jahresfahrleistung, durchschnittliche wöchentliche Fahrstrecke, Anzahl der Fahrten pro Zeiteinheit, Länge der meisten Fahrten. Weitere Differenzierungen können sich ergeben, wenn spezifische Exposure-Variablen wie Tageszeit, Fahrdauer, regionale Gegebenheiten usw. zusätzlich kalkuliert werden. Es ist deshalb verständlich, wenn hinsichtlich der Risikobestimmung gegenwärtig kein einheitlicher Erkenntnisstand zu erreichen ist und die Meinung über die Unfallbelastung älterer Kraftfahrer geteilt ist (s. z.B. hierzu folgende, z.T. widersprüchliche Veröffentlichungen: Christensen 1983; Luff 1953; Luff & Lutz 1986; Maukisch 1990; Möckel 1967; Quenault et al. 1968; Schlag 1986; 1986b; Seib 1990; für die ehemalige DDR s. Bastian 1988; weltweit s. Kroj 1987).

Zusätzlich erschwerend kommt hinzu, daß Unfallstatistiken unvollständig und von Ort zu Ort, von Land zu Land in ihrer Handhabung nicht vergleichbar sind. Vielfach kommen Unfälle mit Sach- und Personenschaden auch gar nicht zur Anzeige und damit in die Statistik, und zwar in einem ganz erheblichen Maße. In Großbritannien z.B. wurde festgestellt, daß 30 % der Unfallopfer, die in Krankenhäusern behandelt wurden, polizeilich nicht erfaßt worden sind. Noch dramatischer sind die Berichte aus Schweden, nach denen mehr als die Hälfte der Leicht- und sogar der Schwerverletzten nicht in die offizielle Statistik eingegangen sind (OECD 1985; zit. nach Risser et al. 1988). Wenn wir von einer plausiblen Expositionsgröße (gefährte Kilometer pro Jahr) ausgehen, stellt sich das Unfallrisiko für die verschiedenen Altersgruppen nach einer neueren Untersuchung etwa so dar:



Die Abbildung zeigt jene Beziehung zwischen Alter und Unfallrate, von der man heute in Deutschland am ehesten ausgehen kann (s. auch Hautzinger & Tassaux 1989). Diese Beziehung ist aber nur typisch für die Verhältnisse in Deutschland. In den USA ist ein wesentlich krasserer Anstieg der Unfallrate im höheren Lebensalter (bei 70 Jahren und darüber) beobachtet worden, was mit dem geringeren Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln erklärt wird, das die Älteren zum Autofahren zwingt.

Wir können ferner davon ausgehen, daß sich mit steigendem Lebensalter Veränderungen in der *Art der Unfälle* ergeben, daß Ältere verstärkt bestimmte Unfalltypen produzieren und bei anderen dafür weniger in Erscheinung treten: Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit oder Alkoholkonsum treten zurück, Vorfahrtsverletzungen werden häufiger (z.B. Knoflacher 1979):

Die Unfälle, in denen alte Menschen als Kraftfahrer verwickelt sind, sind allerdings in der Regel weniger schwere Unfälle, was mit der von den Älteren gefahrenen geringeren Geschwindigkeiten und den typischen Unfallarten zusammenhängt. Bei vergleichbarer Unfallschwere tragen die Älteren schwerere Verletzungen davon oder sterben eher, ein Anzeichen für erhöhte "Vulnerabilität" im Alter.

Was den Älteren manchmal vorgehalten wird, ist die Tatsache, daß sie überproportional häufig als Hauptverursacher von Unfällen festgestellt werden. Die über 75jährigen sollen dies zu ca. 75 % der Fälle sein (Pfafterott 1994). Allerdings kann sich darin auch die Wirkung von Vorurteilen verstecken: Polizeibeamte sind eher geneigt, älteren Kraftfahrern die Schuld zuzuschreiben.

Man kann - zumindest für den Bereich des Straßenverkehrs in Deutschland - keineswegs behaupten, daß ältere Kraftfahrer gefährliche Kraftfahrer seien. Das liegt nicht nur daran, daß ältere Fahrer ein auf ihre Defizite zugeschnittenes günstiges Fahrtenmanagement betreiben, wie wir es von Ellinghaus erfahren haben, sondern auch daran, daß ältere Kraftfahrer generell

andere Persönlichkeitsmerkmale aufweisen als jüngere und von daher ein verändertes Risikoverhalten zeigen.

In Bezug auf Konzentrationsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit, Raschheit und Sicherheit der motorischen Reaktion sind die Jüngeren den Älteren sicherlich überlegen. Aber das Bewußtsein dieser Überlegenheit, verstärkt durch eine Glorifizierung der Jugendlichkeit, paart sich mit Verhaltenstendenzen, die letztlich bei den Jüngeren zu einer wesentlich geringeren Verkehrsangepaßtheit führen, als man es bei älteren Kraftfahrern beobachten kann. Klebelsberg (1982) beschreibt dieses Gegenbild des älteren Kraftfahrers mithilfe der folgenden Merkmale:

- Unbeschwertheit
- Unbekümmertheit
- Impulsivität
- Elan
- Expansionsstreben
- Individualismus
- Kraftentfaltung
- Selbstbestätigungsstreben
- Risikobereitschaft.

Was außerhalb des Straßenverkehrs zumindest nicht ausschließlich negativ beurteilt werden muß, kann sich beim Führen eines Kraftfahrzeuges -verhängnisvoll auswirken. Die Merkmale des jugendlichen Fahrers sind u.a. dafür verantwortlich, daß die Unfälle der Jüngeren eine geringere "Vermeidungschance" haben als die der Älteren (Praxenthaler 1993).

Die Untersuchung von Risser et al. (1988) kommt zu dem Schluß, daß *"bei älteren Personen das Dominanzstreben weniger stark ausgeprägt ist als bei jüngeren Personen, daß häufiger Aussagen getroffen werden, die auf soziale Gewissenhaftigkeit schließen lassen, und daß die Emotionalität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern geringer und nicht aggressiver Natur ist."* (S.133)

Steinbauer & Risser (1987) haben aufgrund der Ergebnisse von Persönlichkeitsfragebögen Einstellungen und Persönlichkeitsfaktoren gefunden, die sich im Alternsprozeß in eine verkehrspsychologisch eher erwünschte Richtung bewegen (Steinbauer & Risser, 1987, S. 164).

Allerdings muß man auch berücksichtigen, daß die Gruppe der heute aktiv autofahrenden alten Menschen innerhalb ihrer Altersgruppe privilegiert ist, nämlich hinsichtlich Bildungsniveau, Gesundheit und Einkommen. Die autofahrenden Alten der Zukunft werden möglicherweise nicht mehr in diesem Maße positive Voraussetzungen mitbringen (Risser et al. 1988).

Die Aufregung um den älteren Menschen als Kraftfahrer kann zumindest für die gegenwärtige Gesellschaft in Deutschland durch objektive Forschungsergebnisse nicht gestützt werden. Wenn dennoch immer wieder Unsicherheit, Verwirrung und Ängst in der Öffentlichkeit um sich greifen, dann auch verursacht durch widersprüchliche wissenschaftliche Veröffentlichungen zur derzeitigen Situation und durch pessimistische Spekulationen über die Zukunft.

Die Widersprüchlichkeit des Forschungsstandes ist ein wissenschaftsinternes Problem.

Die Darstellung der älteren Kraftfahrer als einer hoch risikobelasteten Gruppe wird, zumindest nach Meinung von Maukisch (1990), durch die vorliegenden Untersuchungen zum Unfallrisiko Älterer weit weniger gedeckt, als es in ihnen behauptet wird. Der Ideologieverdacht könnte sich auf die folgenden Mängel der Untersuchungen stützen:

- Bei einer Festlegung des Risikos wird häufiger zwischen Unfallrisiko, Vulnerabilität (Verletzungsrisiko) und Todesrisiko nicht deutlich unterschieden.
- Unfallhergänge unter Einschluß der Schuldfrage werden ungenügend berücksichtigt.
- Es gibt noch keine differenzierten Informationen darüber, welche Unfälle mit Älteren eindeutig auf deren Leistungsdefizite zurückzuführen sind.
- Berechnungsgrundlagen für die Abschätzung der Fahrleistung Älterer (Expositonsrate) sind äußerst unterschiedlich und führen zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen.
- Zukünftiges Unfallgeschehen wird unberechtigterweise lineare hochgerechnet.
- Relativierung des gruppenbezogenen Risikos Älterer am Risiko anderer möglicher Gruppen von Verkehrsteilnehmern werden nicht vorgenommen. usw.

Das letztgenannte Argument der Kritik von Maukisch führt uns zu folgender Vermutung: Die Betrachtung der Verkehrssicherheit unter dem Aspekt des Verkehrsverhaltens bestimmter Altersgruppen im allgemeinen und der Gruppe der Älteren im besonderen leistet eher einen bescheidenen Beitrag zur Gewinnung von Erkenntnissen, die einer Planung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen dienen. Denn erstens sind die älteren Kraftfahrer beileibe nicht die "gefährlichste" Gruppe von Kraftfahrern, relativ und absolut gesehen, und zweitens bringen andere gruppenbezogene Betrachtungsweisen als die altersorientierte eine erheblich größere Aufklärung des Unfallgeschehens. Auch der Hinweis auf mögliche zukünftige, von demographischen Entwicklungen her veränderte Situationen ist nur im Sinne einer vagen allgemeinen Vorsichtsregel stichhaltig. Die zukünftigen älteren Kraftfahrer sind nicht mehr die älteren Kraftfahrer des Jahres 1992, 1993 oder 1994. Sowohl ihr Leistungsniveau, als auch ihre Erfahrungen und persönlichen Einstellungen und Orientierungen könnten anders als die der heutigen älteren Kraftfahrer sein. Ihr tatsächlicher Beitrag zum Unfallgeschehen des Jahres 2020 ist schlecht kalkulierbar; neben Horrorszenarios sind auch ganz andere begründbar.

Die Forschung ist auch zu stark fixiert auf den Zusammenhang zwischen Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten. Die Betrachtung der Verkehrssicherheit sollte stärker unter dem Aspekt des Sozialverhaltens als unter dem der Leistung gesehen werden. Folgender Gedankengang ist für diese Empfehlung maßgebend:

- Viele Anforderungen der alltäglichen Lebenswelt, auch die des Straßenverkehrs, bewältigen wir, ohne unsere Leistungsgrenzen auszuschöpfen. Wir handeln mit der Sicherheit einer erheblichen "Reserverkapazität".
- Leistungseinbußen wirken sich bei vielen Alltagsanforderungen erst dann funktional reduzierend aus, wenn sie eine Mindestschwelle unterschritten haben; die Leistungseinbußen müssen in den meisten Fällen hierzu schon erheblich sein.
- Die überwiegende Mehrzahl aller verkehrsauffälligen Kraftfahrer (schätzungsweise über 90 Prozent) wird nicht wegen Leistungsproblemen auffällig, sondern wegen problematischer Persönlichkeitsmerkmale, wegen "charakterlicher" Fehlhaltungen,

mutwilliger Zuwiderhandlungen gegen soziale Regeln usw. Ältere Kraftfahrer zeigen solche problematischen Persönlichkeitsmerkmale eher weniger als jüngere.

- Unter diesen Prämissen muß auch das Unfallgeschehen betrachtet werden. Neben einem Zufallsfaktor spielen Regelverstöße die Hauptrolle bei der Unfallverursachung.
- Der Verkehrssicherheit ist es deshalb am dienlichsten, den Entstehungsbedingungen für diese Regelverstöße nachzugehen.
- Sofern auch Leistungsprobleme für Regelverstöße verantwortlich sind, sind entweder Selektions- oder Nachschulungsmaßnahmen im Einzelfalle vorzusehen.
- Das aber gilt für ältere wie für jüngere Kraftfahrer gleichermaßen. Generelle leistungsorientierte Selektionsmaßnahmen ausschließlich für ältere Kraftfahrer sind nicht begründbar.

(Vgl. etwa Schlag 1986; Seib 1990)

Unsere Überlegungen zur Verkehrssicherheit verändern also den Schwerpunkt von der altersbezogenen Betrachtungsweise zu den Entstehungsbedingungen für normverletzendes Verhalten. Dies ist das aussichtsreichere, aber auch schwierigere Thema und überdies für die gesamte Gesellschaft "kritischer" als das Einschließen auf eine einzelne Gruppe von Kraftfahrern mit erhöhtem Unfallrisiko.

Fassen wir an dieser Stelle kurz zusammen:

Einem erheblichem Bedarf älterer Menschen nach motorisierter Verkehrsteilnahme steht der Befund alterstypischer Funktionsminderungen in kraftfahrrelevanten Bereichen entgegen. Der Verdacht, daß ältere Kraftfahrer gefährliche Kraftfahrer seien, die gleichwohl nicht auf das Autofahren verzichten wollen (oder können), liegt nahe. Es ist eine Pflicht von Verkehrspsychologen und Altersforschern, diesem Problem auf den Grund zu gehen und Perspektiven der Problemlösung zu erarbeiten.

Ich denke, daß wir dieser Pflicht beim gegenwärtigen Forschungsstand mit den folgenden Argumentationsschritten nachkommen können:

1. Wir können nachweisen, daß die Angst vor dem älteren Menschen als Kraftfahrer zwar einen rationalen Kern hat, aber doch als übertrieben bezeichnet werden muß.
2. Wir können zeigen, daß besondere Selektionsmaßnahmen oder gar ein genereller Ausschluß älterer Menschen vom motorisierten Straßenverkehr die Unfallstatistik nicht wesentlich verbessern würde, daß wir eine kaum merkliche Erhöhung der Verkehrssicherheit mit gravierenden Eingriffen in die Persönlichkeitsrechte von Menschen bezahlen würden.
3. Wir müssen betonen, daß derzeit nicht seriös prognostizierbar ist, ob ältere Menschen am Steuer in der weiteren Zukunft eine Gefahr werden oder nicht.

Wir müssen die Öffentlichkeit auch darauf aufmerksam machen, was sich denn sicher sagen läßt, und hier kommen wir zu einem bisher vernachlässigten Punkt. Sicher ist, daß sich die Unfallstatistik günstig beeinflussen ließe, wenn man sich verstärkt statt mit der *Gefährdung* des Straßenverkehrs durch ältere Menschen mit der *Gefährdetheit* älterer Menschen durch den Straßenverkehr beschäftigen würde. Ältere Menschen treten nämlich vor allem als Gefährdete mit stark erhöhtem Verletzungs- und Todesrisiko in Erscheinung, wobei insbesondere das

enorme Risiko der älteren Fußgänger auffällt. In dieser Hinsicht sind die älteren Menschen heute bereits in der Tat ein erhebliches Problem.

4. Alte Menschen als gefährdete Personengruppe

Es kann überhaupt kein Zweifel daran bestehen, daß das Problem des älteren Menschen im Straßenverkehr zu allererst ein Problem des Opfers ist, das alte Menschen für ihre Verkehrsteilnahme zu erbringen haben. Anderes kann man beispielsweise nicht aus einer Studie der OECD/WHO über die Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr schließen, über die Kroj (1986) berichtet.

In allen 19 Ländern, die an der Studie beteiligt waren, war festzustellen, daß die Rate der Verkehrstoten in der Gruppe der 65jährigen und Älteren die Rate in der Gruppe der 25- bis 64jährigen übersteigt. Vor allem bei Fußgänger- und Zweiradunfällen sind die Älteren erheblich überrepräsentiert. Über 50 % der getöteten Fußgänger sind in Deutschland beispielsweise 65 Jahre oder älter, bei einem Anteil von ca. 17 % der Bevölkerung. Das Risiko älterer Kraftfahrer, einen tödlichen Unfall zu erleiden, ist (je nach Land) zwischen 2 und 5 mal so hoch wie das der jüngeren Kraftfahrer. Das Risiko, als Fußgänger ums Leben zu kommen, ist bei der Gruppe der Älteren zwischen 4- bis 7fach erhöht.

Die älteren Fußgänger sind nicht nur durch die psychophysische Verlangsamung gehandicapt, sondern auch durch Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit. Das Achten auf die eigene, erschwerte Bewegung zieht Aufmerksamkeit von der Beobachtung des Straßenverkehrs ab (Problem der geteilten Aufmerksamkeit, s.o.; Brouwer 1994). Außerdem mangelt es manchen alten Fußgängern an Wissen und Verständnis in Bezug auf die geltenden Verkehrsregeln und Verkehrsabläufe.

Die Prognosen des Unfallgeschehens mit älteren Menschen als Fußgänger gehen allerdings in eine positive Richtung, weltweit. Das hängt damit zusammen, daß ein Abnehmen der Verkehrsteilnahme Älterer als Fußgänger erwartet wird, denn in Zukunft werden sie ja viel stärker als Autofahrer in Erscheinung treten. Damit wird die Getötetenrate der Älteren insgesamt abnehmen, dies aber deshalb, weil sie von Schusters Rappen auf das Auto umsteigen werden.

Es ist also auch aus diesem Blickwinkel verständlich, wenn der ältere Autofahrer so sehr im Mittelpunkt des Interesses von Öffentlichkeit und Forschung steht, die gleichwohl den älteren Fußgänger als den gegenwärtig Hauptleidtragenden des motorisierten Straßenverkehrs nicht vergessen wollen.

Und wenn wir dem alten Menschen im Straßenverkehr insgesamt gerecht werden wollen, müssen wir den Aspekt seiner erhöhten Gefährdetheit durch Unfälle und ihre Folgen betonen.

5. Aspekte eines fairen Problemmanagements

Der gesellschaftliche Konflikt um die Verkehrsteilnahme Älterer liegt m.E. unter anderem darin begründet, daß der Aspekt der Gefährdung durch Ältere über, der Aspekt der Gefährdetheit der Älteren eher unterbetont ist im Bewußtsein der (jüngeren) Öffentlichkeit. Das typische Charakteristikum des höheren Lebensalters, die Verlangsamung der Reaktions- und Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit nämlich, fällt im Straßenverkehr vor allem

deswegen unangenehm auf, weil es als ein Hindernis für die eilenden, stets gehetzten Verkehrsteilnehmer wahrgenommen wird.

Wenn wir aber den Eindruck haben, daß uns die langsamer gewordenen Alten buchstäblich im Wege stehen, so verweist das mehr auf unsere Probleme, im Straßenverkehr sinnvollen Regeln zu folgen, als auf das Problem des älteren Verkehrsteilnehmers. Mit diesen unseren Regeln, nach denen wir leben, mit unserem Umgang mit Zeit beispielsweise, sollten wir uns zunächst intensiver beschäftigen und uns dabei die selbstkritische Frage stellen, ob wir ältere Menschen überhaupt in unseren "modernen" Straßenverkehr integrieren *wollen*.

Wenn wir das wollen, sollten wir das Heil nicht allein bei den Individuen, in einem weiteren Verkehrserziehungsprogramm (diesmal für Ältere) suchen, sondern gesamtgesellschaftlich denken.

Der Straßenverkehr ist ein System, in dem die Komponenten untereinander in einer Wechselbeziehung stehen. Wir sind daran gewöhnt, eher auf der Ebene der Komponenten als auf der der Systemeigenschaften zu denken. So konzentrieren wir uns auf Risikogruppen und versuchen, diese an das System anzupassen (man denke nur an die Verkehrspädagogik für Kinder). Man könnte natürlich auch versuchen, das System nach Regeln zu gestalten, die es Gruppen mit unterschiedlichsten Merkmalen gleichermaßen gestatteten, ohne ein unvermeidbares Risiko am (motorisierten) Straßenverkehr teilzunehmen.

Vielleicht ist es einfacher, als man denkt, den älteren Menschen mit seiner geringeren Leistungsfähigkeit zu integrieren.

Ich möchte meine Überlegungen mit Sätzen beschließen, die eine Veröffentlichung von Risser & Steinbauer (1987) einleiten: "*In der Studie ... konnte gezeigt werden, daß eine Verlangsamung der psychophysischen Funktionen - nicht aber eine Verschlechterung im Sinn größerer Fehlerhaftigkeit! - eine der Hauptursachen für die Probleme älterer Kraftfahrzeuglenker ist. Eine geringfügige Verlangsamung des Systems Verkehr, die zum Teil lediglich durch die Einhaltung bestehender Tempolimits erreicht werden könnte, würde unter Umständen ausreichen, um älteren Kfz-Lenkern die Teilnahme am Straßenverkehr zu erleichtern bzw. für sie höhere Sicherheit zu gewährleisten.*" (S. 168)

Die Frage aber ist, wie gesagt, ob wir ein solches System überhaupt wollen, in das ältere Menschen integrierbar sind.

6. Schlußwort

Der Straßenverkehr ist ein komplexer Lebensbereich, in dem vieles aktualisiert wird, was soziales Leben überhaupt ausmacht: Emotion und Motivation, Kommunikation und Interaktion, soziale Regeln und Lebensformen einer Gesellschaft usw. Also müssen wir das Problem des älteren Menschen im Straßenverkehr auch als Problem komplexen sozialen Lebens behandeln. Das komplexe Feld, in dem Verkehrshandeln auftritt, ist das Feld einer gegebenen Gesellschaft und Kultur. Ohne die gesellschaftliche und kulturelle Perspektive zu berücksichtigen, kann u.E. unser Thema nicht sinnvoll - auf Problemlösung bezogen - behandelt werden. Das ist vor allem der Grund, weswegen wir das Thema des älteren Menschen im Straßenverkehr kulturübergreifend untersuchen wollen. Im Kulturvergleich erfahren wir, was an den Gefahren des Straßenverkehrs kulturabhängig und keineswegs

"naturnotwendig" ist. Und alles, was nicht naturnotwendig, sondern kulturabhängig ist, ist grundsätzlich veränderbar.

Literatur

Bastian, D. 1988. Straßenverkehrsunfälle im höheren Lebensalter. *Wiss. Z. WPU*, 37,3, 79-81

Bode, H.J. 1994. Fahrerlaubnis bei Älteren. Erteilung, Beschränkung, Entziehung. In: Tränkle, U. (Hrsg.) *Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt*, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag, 309 - 319

Brouwer, W. 1994. Ältere Autofahrer und Anforderungen an die Aufmerksamkeit. In: Tränkle, U. (Hrsg.) *Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt*, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag, 121 - 137

Brühning, E. 1991. Das Unfallgeschehen bei Nacht. In: *Z.f. Verkehrssicherheit*, 37, 1, 17 - 24

Bundesministerium f. Familie u. Senioren. 1992. Der ältere Mensch als Verkehrsteilnehmer. In: 1. Teilbericht der Sachverständigenkommission zur Erstellung des 1. Altenberichts der Bundesregierung. Bonn: BMFuS

Cassar, J. 1977. Leistungsunterschiede bei altersfortgeschrittenen Autofahrern in Beziehung zur Verkehrsauffälligkeit. Diss. Universität Innsbruck

Chalupka, Christine 1994. Was hat es mit der Veränderung der Leistungsfähigkeit älterer Verkehrsteilnehmer wirklich auf sich? In: Tränkle, U. (Hrsg.) *Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt*, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag, 321 - 334

Christensen, J. 1983. The elderly road user. WHO-Symposium on Accidents in Europe. Newcastle-upon-Tyne

Ellinghaus, D. & Schlag, B. 1984. Alter und Autofahren. Eine zukunftsorientierte Studie über ältere Kraftfahrer. *Uniroyal-Verkehrsuntersuchung 11*. Köln: ifaplan

Ellinghaus, D.; Schlag, B. & Steinbrecher, J. 1990. Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. *Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr*, Heft 80. (Hrsg.: Bundesanstalt f. Straßenwesen). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

Gelau, Chr.; Metker, Th. & Tränkle, U. 1994. Untersuchungen zu Leistungsfähigkeit und Verkehrsverhalten älterer Autofahrer. In: Tränkle, U. (Hrsg.) *Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt*, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag, 139 - 159

Gelau, Chr.; Metker, Th.; Schröder, Inken & Tränkle, U. 1994. Verkehrsteilnahme und Verkehrsmittelwahl älterer Autofahrer. In: Tränkle, U. (Hrsg.) *Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt*, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag, 61 - 79

- Händel, K. 1981. Altersgrenzen für Fahrerlaubnisinhaber ? Z.f. Gerontologie, 14, 304 - 307
- Hartenstein, W. et al. 1990. Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Unfall- u. Sicherheitsforschung Straßenverkehr, 79
- Hartmann, H. 1981. Verkehrsrecht. Alte Menschen als Kraftfahrer. Z.f. Gerontologie, 14, 296 - 303
- Kammerer, D. 1981. Erfahrungen bei der Verkehrsaufklärung älterer Menschen. Z.f. Gerontologie, 14, 308-312
- Klebensberg, D. 1982. Verkehrspsychologie. Berlin/Heidelberg/New York: Springer
- Knoflacher, H. 1979. Altersspezifische Unfallumstände. Z.f. Verkehrssicherheit, 25, 131-134
- Kroj, G. 1987. Die Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Ergebnisse einer OECD/WHO-Expertengruppe. In: Kroj, G. 1992. Bessere Technik - weniger Unfälle ? dvr-Report, 22 - 23
- Laub, G. 1988. Aspekte der Leistungsdiagnostik bei älteren Kraftfahrern im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung. In: Kastner, M. (Hrsg.) Fortschritte der Verkehrspsychologie '87. Köln: Verlag TÜV Rheinland
- Luff, K. 1953. Medizinische Betrachtungen zum Problem der steigenden Unfallziffern und besonderer Berücksichtigung der Frage: Alter und Verkehrssicherheit. Ärztl. Wochenschrift, 8, 179-186
- Luff, K. & Lutz, F.U. 1986. Altersbedingtes typisches Fehlverhalten. Z. f. Verkehrssicherheit, 32, 48-50
- Mathey, F.J. 1983. Verkehrsbezogene Mobilität älterer Menschen. Z. f. Gerontologie, 16, 284-289
- Mathey, F.J. 1984. Verkehrsteilnahme. In: Oswald, W.D.; Werner, M; Kanowski, S.; Lehr, U.M. & Thomae, H. (Hrsg.) Gerontologie. Stuttgart: Kohlhammer
- Maukisch, H. 1985. Benachteiligung erfahrener älterer Kraftfahrer durch verkehrspsychologische Tests. Unv. Manuskript. München: Institut f. Psychologie d. Universität
- Maukisch, H. 1990. Die alternden Autofahrer: Das Problem der Zukunft ? Anmerkungen zur Legitimierung und Fairness von Selektionsmaßnahmen. In: Nickel, W.-R. (Hrsg.) Mensch - Fahrzeug- Umwelt. Köln: Verlag TÜV Rheinland
- Metker, Th.; Gelau, Chr. & Tränkle, U. 1994. Altersbedingte kognitive Veränderungen. In: Tränkle, U. (Hrsg.) Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag, 99 - 119
- Milde, L. 1992. Alter ist nichts für Feiglinge. Zur Ausgliederung älterer Menschen aus dem Straßenverkehr. Graue Panther, 7-8, 27-29

Möckel, W. 1967. Unfallbeteiligung und Lebensalter der Fahrzeugführer. Deutsche Verkehrswacht, 3, 67

Praxenthaler, H. 1991. Ältere Kraftfahrer und Verkehrssicherheit. Fortschritt u. Fortbildung i.d. Medizin, 15, 155 - 158

Quenault, S.W.; Goldbey, C.W.; Pryer, C.M. 1968. Age group and accident rate - Driving behaviour and attitudes. RRL Report LR 167. Crowthorne/Berkshire

Risser, R. & Steinbauer, J. 1987. Senioren als Kfz-Lenker - ein Anlaß zu Änderungen im System Straßenverkehr. Psychologie in Österreich, 7, 4-5, 168-175

Risser, R.; Steinbauer, J.; Amann, A.; Roest, F.; Anderle, F.G.; Schmidt, G.A.; Lipovitz, G. & Teske, W. 1988. Probleme älterer Menschen bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Wien: Literas Universitätsverlag

Ruprecht, K.W. 1991. Augenärztliche Aspekte bei der Betreuung älterer Kraftfahrer. In: Bundesärztekammer (Hrsg.) Fortschritt und Fortbildung in der Medizin, Band 15. Köln: Deutscher Ärzte-Verlag

Schaeffer, D. 1985. Alte Menschen im Straßenverkehr - Überlegungen zu einem pädagogischen Konzept. Soziale Arbeit, 9, 415-424

Schaie, K.W. & Willis, S.L. 1987. Generational Differences in Adult Personality: Cross-sectional and longitudinal analyses. Tokyo: International Soc. for the Study of Behav. Development. (Vortrag) (s. auch: Olbrich, E. 1991. Ansichten über Altern im historischen Wandel. In: Oswald, W.D. & Lehr, U.M. [Hrsg.] Altern - Veränderung und Bewältigung. Bern: Huber)

Schlag, B. 1986a. Ältere Autofahrer - ein Problem mit Zukunft ? Z.f. Gerontologie, 19, 410 - 418

Schlag, B. 1986b. Mehr ältere Autofahrer - neue Verkehrssicherheitsprobleme ? In: Schorr, A.: Bericht über den 13. Kongreß f. Angewandte Psychologie, Bonn, Sept. 1985, Band I. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag

Schlag, B. 1990. Erfahrungen und Probleme älterer Kraftfahrer. In: Höfling, S. & Butollo, W. (Hrsg.) Psychologie f. Menschenwürde und Lebensqualität. Bericht über den 15. Kongreß f. Angewandte Psychologie. München 1989. Bonn: Deutscher Psychologen Verlag

Schneider, W. & Schubert, G. 1967. Die Begutachtung der Fahreignung. In: Undeutsch, U. (Hrsg.) Handbuch der Psychologie, Band 11. Göttingen: Hogrefe

Seib, H. 1990. Erkenntnisse der Unfallursachenforschung zur altersbedingten Leistungsminde-rung der älteren Verkehrsteilnehmer, ihr Unfallrisiko, und die rechtlichen Konsequenzen. Z.f. Gerontologie, 23, 86-96

Sömen, H.H. 1985. Zur Verwendung von Altersnormen. Unv. Manuskript

Steinbauer, J. & Risser, R. 1987. Probleme älterer Personen bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Z.f. Verkehrssicherheit, 33, 160-167

Tränkle, U. (Hrsg.) 1994. Autofahren im Alter. Mensch-Fahrzeug-Umwelt, Bd. 30. Köln/Bonn: TÜV Rheinland/Deutscher Psychologen Verlag

Tränkle, U. & Bailer, H. 1988. Besser als (fast) alle anderen ? Über das positive Selbstbild von Autofahrern und was es bedeutet. Z.f. Verkehrssicherheit, 34, 4, 148 - 151

Tränkle, U. & Metker, Th. 1992. Über die Schwierigkeiten, die jüngere und ältere Fahrerinnen und Fahrer bei verschiedenen Fahr- und Manövrieraufgaben erleben. Z.f. Verkehrssicherheit, 38, 2, 54 - 63

Wilbers, J. 1984. Ältere Menschen im Straßenverkehr - Zukunftsaspekte. Z. f. Gerontologie, 17, 336-339

Wittenberg, R. 1977. Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen. Köln: Bundesanstalt f. Straßenwesen

Wittenberg, R. 1986. Einstellung zum Autobesitz und Unsicherheitsgefühle älterer Menschen im Straßenverkehr. Z.f. Gerontologie, 19, 400-409