

Fahreignung und Leistungsfähigkeit im Lebenslauf

Wolf D. Oswald, Universität Erlangen-Nürnberg

Im Mittelpunkt der folgenden Ausführungen steht der Vergleich der Fahreignung und Leistungsfähigkeit über alle Altersgruppen hinweg. Kognitive und körperliche Leistungsfähigkeit gelten gemeinhin als wichtige Indikatoren für die Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges, obwohl die Zusammenhänge mit dem objektiven Verhalten im Straßenverkehr (Unfallgeschehen) und bei Fahrproben eher gering sind. Selbst so spezifische Variable, wie z.B. die Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit (vor allem in computergestützten Tests) oder die Sinnesleistungen weisen nur wenig relevante Zusammenhänge mit dem Unfallgeschehen auf.

Deshalb ist die Spezifität (richtig-positive Diagnose) der eingesetzten diagnostischen Verfahren eher gering, was zu zahlreichen falsch-positiven Diagnosen führen kann. Dies birgt die Gefahr in sich, dass viele ältere Autofahrer irrtümlich als ungeeignet eingestuft werden könnten, mit unübersehbaren Folgen für deren Mobilität in einer auf Mobilität ausgerichteten Gesellschaft. Gleiches gilt auch für Krankheiten. In metaanalytischen Studien lag eine deutliche Risikoerhöhung (Verdoppelung und mehr) bezüglich der Fahreignung nur bei Alkoholumismus, Drogenmissbrauch und schweren psychischen Erkrankungen vor. Selbst Erkrankungen, wie Epilepsie, Diabetes, Angina pectoris und Demenz vergrößern zwar das Unfallrisiko, ohne es jedoch zu verdoppeln. Außer der Demenz, die gehäuft erst ab dem 85. Lebensjahr auftritt, gilt keine der genannten Erkrankungen als alterstypisch.

Das chronologische Alter kann deshalb nicht als Indikator für Leistungsabbau angesehen werden, da trotz querschnittlich erhobener Altersveränderungen im Mittelwert in dem genannten Bereich die Unterschiede in den einzelnen Altersjährgängen von Jung bis Alt um ein Vielfaches höher sind. Das heißt, die Verteilungen bei Jung und Alt überlappen sich weitgehend. Damit sind die Leistungen annähernd gleich und damit weitgehend auch die Defizite. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass nach Cattell altersbedingte Veränderungen im Mittelwert nur in fluiden Funktionen (z.B. Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit) zu beobachten sind, nicht jedoch in kristallinen Funktionen (z.B. allen angelernten Techniken), soweit diese einer ständigen Übung unterworfen sind.

Damit stellt sich, von extremen Fällen abgesehen, die Frage nach der Relevanz des Medizinischen Modells, nach welchem durch Auslese das Straßenverkehrsgeschehen beeinflusst werden soll. Dieses gehört nach neuerem Forschungsstand durch ein Kompetenzmodell abgelöst. Kompetenz im Straßenverkehr ist multidimensional und transaktional zu sehen. Multidimensional meint die Abhängigkeit von vielen Faktoren (z.B. Autotyp, Wetter, die anderen Verkehrsteilnehmer, die eigene Leistungsfähigkeit usw.). Transaktional meint, der Einzelne

bringt nicht nur seine Leistungsfähigkeit ein, sondern nimmt auch direkt Einfluss auf seine Umweltbedingungen (z.B. durch Kauf eines leichter bedienbaren Fahrzeuges oder Vermeiden risikohaltiger Fahrstrecken). Damit können sowohl der Einzelne als auch die Umwelt die Kompetenz zum Führen eines Kraftfahrzeuges günstig beeinflussen, z.B. durch kompensatorisches Verhalten und Training bzw. durch Beeinflussung des Straßenverkehrs durch Verstetigung, Vereinfachung (Schilderwald) oder Entlastung (Assistenzsysteme).

Die Aufrechterhaltung der Kompetenz des Einzelnen zum Führen eines Kraftfahrzeuges wird gerade im höheren Alter auch durch zahlreiche Kompensationsmöglichkeiten unterstützt. Diese lassen sich durch das S-O-K-Modell nach Baltes einteilen in Selektionsprozesse (z. B. nicht mehr nachts zu fahren, Autobahnen zu meiden usw.), Optimierungsprozesse (z. B. Kauf eines Automatikautos oder eines Autos, welches eine bessere Sicht ermöglicht; auch freiwillige Übungskurse) und Kompensationsprozesse (z. B. vorausschauender Fahrstil, Geschwindigkeitsreduktion usw.)

Wenn also Unfälle multidimensional erklärt werden müssen, dann ist es nicht abwegig, diese weitgehend als Zufallsereignisse anzusehen. Dies stimmt mit der Empirie ziemlich gut überein, denn die Unfallhäufigkeit eines Individuums (Anzahl der Unfälle pro Zeiteinheit oder Jahr) folgt weitgehend der bekannten Poisson-Verteilung für Zufallsereignisse. Selektionsprozesse sind deshalb nicht erfolversprechend. In einer großen Studie in Californien (California Driver Record Study) konnte gezeigt werden, dass eine Selektion aller Unfallbeteiligten im ersten Jahr nur zu einer Senkung der Unfallzahlen um 10 Prozent im zweiten Jahr geführt hätte.

Durch den demographischen Wandel und die Einschränkung des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Land, wird auch die weitgehende Erhaltung der Mobilität älterer Kraftfahrer immer dringlicher werden. Dieses Problem gilt es künftig als eine multidimensionale gesellschaftliche Aufgabe zu sehen, in welcher die körperliche und kognitive Leistungsfähigkeit des Einzelnen, von Extremfällen abgesehen, nur einen relativ kleinen Teilaspekt darstellt.

Bestätigt wird dies auch durch die absolut gesehen geringe Beteiligung Älterer als Verursacher am Unfallgeschehen. Hier ist ihr Anteil rund sechsmal geringer als bei Fahranfängern.

Da Ältere seltener am Straßenverkehr teilnehmen, wird häufig der „low-milage bias“ angeführt. Wer wenig fährt (< 3000 km pro Jahr) stellt demnach stets ein höheres Risiko dar, in allen Altersgruppen und nicht spezifisch bei den Alten. Eine Hochrechnung der Unfälle auf eine gleiche Verkehrsteilnahme führt zwar zu einer rechnerischen Erhöhung der Unfallbelastung bei den über 75-jährigen,

was häufig als Argument für regelmäßige Nachuntersuchungen aufgeführt wird, ist aber wegen der geringen absoluten Unfallhäufigkeit Nonsens.

Dies wird auch durch Ländervergleiche bestätigt: Die Unfallbeteiligung älterer Kraftfahrer ist in Finnland keineswegs geringer als in Schweden, wo altersabhängige Nachuntersuchungen durchgeführt werden. Gleiches gilt für Australien im Vergleich einzelner Bundesländer.

Im Gegensatz zu kompetenzfördernden Maßnahmen führt deshalb eine regelmäßige Überprüfung aller älteren Kraftfahrer weder zu einem relevanten unfallsenkenden Effekt, noch ließe sich diese Maßnahme aus leistungsbezogener Sicht rechtfertigen. Wenn überhaupt regelmäßige Untersuchungen und damit ein Führerschein auf Zeit, dann sind diese nur gerechtfertigt, wenn sie für alle Führerscheinbesitzer eingeführt werden. Aber auch für diesen Fall ist aus den genannten Gründen der zu erwartende unfallsenkende Effekt eher als marginal zu erwarten. Für auffällig gewordene Kraftfahrer aller Altersgruppen reichen deshalb die vorhandenen gesetzgeberischen Maßnahmen vollständig aus.

11.12.2008