

INTERVIEW WOLF DIETER OSWALD

„Sinnvoll sind nur freiwillige Kontrollfahrten“

Der Nürnberger Psychologe und Verkehrsforscher legt überraschende Zahlen vor, wie gut ältere Menschen noch Auto fahren können.

Sind ältere Menschen beim Autofahren ein Sicherheitsrisiko? So sieht es immerhin die Europäische Kommission, die Fahrer in Risikoklassen unterteilt.

OSWALD Das ist wenig sinnvoll. Übrigens ist das auch die Meinung des Deutschen Verkehrsgerichtstages, der feststellte, dass „kein gesicherter direkter Zusammenhang zwischen zunehmendem Alter, gesundheitsbedingter Leistungseinschränkung und Unfallhäufigkeit besteht“. Das sollte auch die Europäische Union zur Kenntnis nehmen.

Wollen Sie bestreiten, dass mit zunehmendem Alter das Autofahren zum Problem wird?

OSWALD Die Gruppe der Über-65-Jährigen, also die Senioren, ist nicht homogen. Da gibt es fast ebenso viele Leistungsfähige und Schwache wie in den anderen Altersgruppen.

Aber irgendwann sind ältere Menschen aufgrund ihres Alters einfach nicht mehr in der Lage, ein Auto zu fahren. Oder?

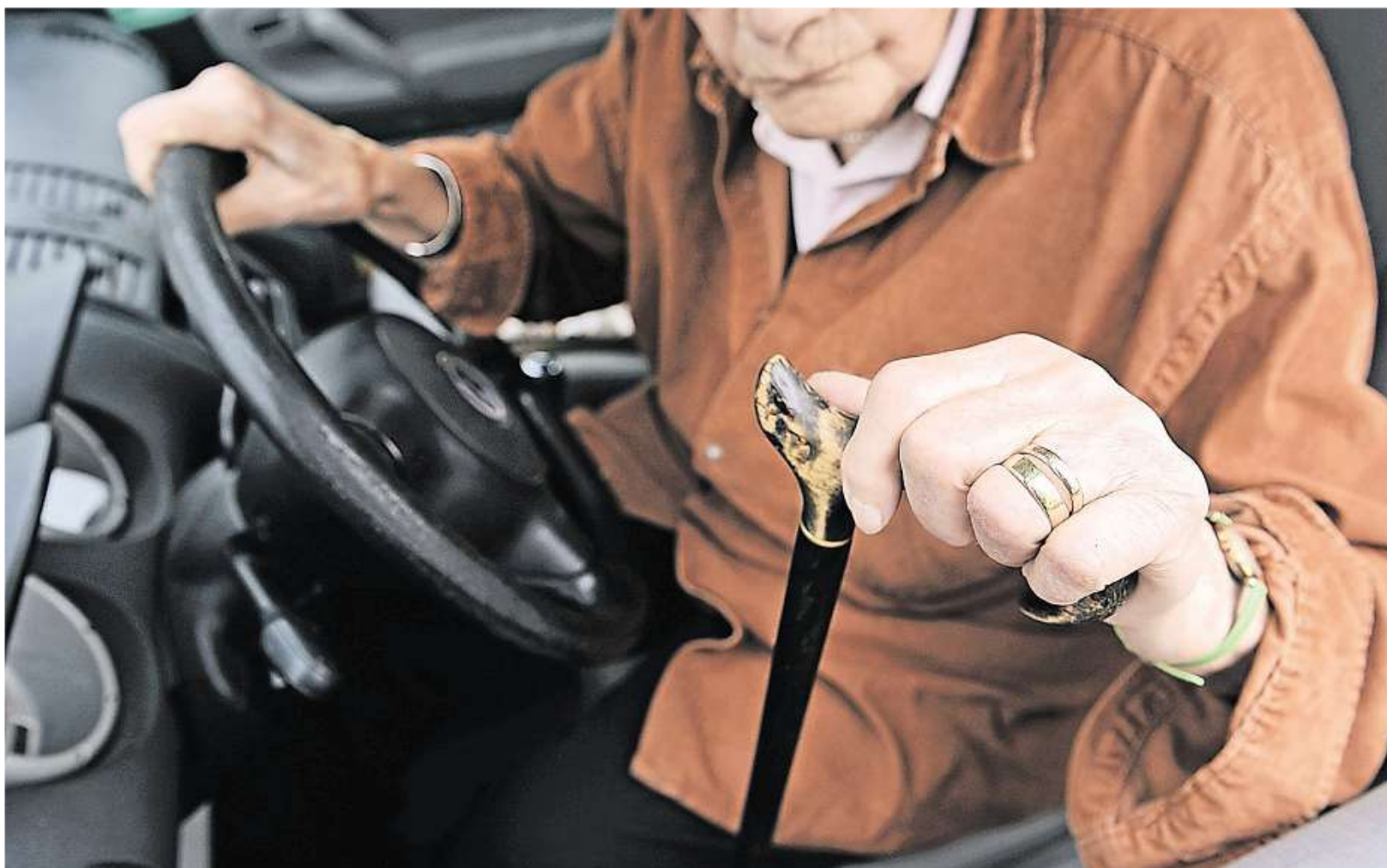
OSWALD Das ist klar, aber die fahren ja auch meistens auf Anraten ihrer Ärzte oder Angehörigen nicht mehr. Tatsache ist: Der Anteil der Über-65-Jährigen bei Unfällen lag im Jahre 2021 in Deutschland bei 14,5 Prozent, während ihr Anteil an der Bevölkerung dagegen 22,1 Prozent betrug. Senioren sind also am Unfallgeschehen unterrepräsentiert. Dies lässt kein spezifisches Altersproblem in der Unfallstatistik erkennen.

Aber was spricht dagegen, Prüfungen der Fahrtauglichkeit ab einem bestimmten Alter einzuführen?

OSWALD Das hat nur Sinn, wenn damit die Zahl der Unfälle signifikant sinken würde. Dafür gibt es aber keine Anhaltspunkte.

Was ist Ihr Vorschlag?

OSWALD Man darf nicht nur danach fragen, wie wir den Menschen an den Verkehr anpassen können, sondern wie sich der Verkehr an die Menschen, insbesondere die älteren, anpasst. Um so mehr, weil der Anteil der älteren Menschen immer größer wird und wir in Zukunft gerade auf dem Land den Apotheken-, Arzt- oder Supermarktbesuch nicht auf Krankenschein finanzieren wollen. Ich werbe für Entschleunigung statt sinnlosem Geschwindigkeitswahn. Ein erster Schritt wäre, die Höchstgeschwindigkeit auf zwei-



Auffrischkurse für ältere Autofahrer stoßen auf großes Interesse. Die Teilnehmer sitzen danach oft wieder selbstbewusster am Lenkrad.

FOTO: DPA

spurigen Landstraßen auf Tempo 80 herabzusetzen, wo die meisten Unfälle passieren, wie es der Deutsche Verkehrsgerichtstag fordert und wie es in vielen Ländern üblich ist.

Länder wie Dänemark und Spanien haben Tauglichkeitsprüfungen für Ältere. Dort ist die Zahl der tödlichen Unfälle zurückgegangen.

OSWALD Die sind bei uns ebenfalls seit 1970 von 21.332 auf 2776 Tote im Jahre 2021 zurückgegangen. Die Gründe sind weitgehend in der Promillegrenze, Gurtanlegepflicht, besserem Straßenausbau nebst Leiteinrichtungen und sichereren Kraftfahrzeugen zu finden. Dies hat alles nichts mit Kontrollprüfungen bei Senioren zu tun. Nach einer Studie von Consol (Road Safety in the Ageing Societies) haben regelmäßige Untersuchungen älterer Kraftfahrer keinerlei Einfluss auf die allgemeine Verkehrssicherheit in den EU-Staaten festgestellt. Unterschiede bei den Unfällen zwischen Ländern, die solche Überprüfungen verlangen, und denen, die dies nicht tun, sind nicht erkennbar.

Es gibt von der Versicherungswirtschaft eine Untersuchung, dass die Senioren pro einer Million Fahrkilometer mehr Unfälle verursachen als andere Altersgruppen. Ist das kein Grund zu handeln?

OSWALD Entschuldigung, das sind mathematische Spielereien mit dem Ziel, die mit dem Lebensalter steigenden Versicherungsprämien zu rechtfertigen. Welcher Ältere fährt schon eine Million Kilometer im Jahr?

Noch einmal: Wenn Ältere pro gefahrenem Kilometer mehr Unfälle verursachen als andere Altersgruppen, könnte man doch die Unfallzahlen schneller senken, wenn man dort ansetzt?

OSWALD Nach der Jahresgemeinschaftsstatistik von Bafin und Versicherungen kamen im Jahr 2021

auf 1000 Pkw 97 Unfälle auf die 17- bis 18-Jährigen, 37 auf die 63- bis 67-Jährigen, um dann leicht anzusteigen auf 63 bei den 79- bis 81-Jährigen und 74 Unfälle bei den Über-82-Jährigen. Also deutlich weniger als bei Jüngeren.

Aber für Jüngere gibt es Sonderregeln wie den Führerschein auf Probe, Null-Promille-Grenze beim Alkohol...

OSWALD ...und trotzdem sind die Unfallzahlen höher. Es bleibt dabei, Ältere sind als Verursacher von Unfällen deutlich unterrepräsentiert. Und spezielle Maßnahmen, die Fahrtauglichkeit in regelmäßigen Abständen nur bei diesen zu überprüfen, kosten sehr viel und bringen wenig bis nichts.

Es bleibt aber auch dabei, dass bei den Unfällen, in die ältere

Menschen verwickelt sind, die Über-75-Jährigen zu 75 Prozent die Verursacher sind.

OSWALD Diese Statistiken muss man sich genauer anschauen. Bei den meisten Unfällen durch Vorfahrtsverletzung, falsches Abbiegen und Ähnliches sind die Unterschiede zwischen Jung und Alt eher marginal. Dagegen verursachen Senioren auffallend häufiger Ein- und Ausparkunfälle mit Blechschäden. Das erkennt man auch an dem Schadensaufwand pro Unfall für 2021, der bei den Jüngeren bei 4753 Euro liegt und bei den 68- bis 70-Jährigen am niedrigsten mit 3707 Euro, um dann bei den Über-82-Jährigen wieder anzusteigen auf 4044 Euro. Ich hoffe, dass diese Art von Unfällen durch die neuen Assistenzsysteme wie Rückfahrkamera und Einparkhilfe in Zukunft deutlich zurückgehen.

Senioren sind also häufiger Unfallverursacher, aber letztlich nur bei Bagateltschäden?

OSWALD So können Sie es ausdrücken. Nicht nur, aber häufiger.

INFO

Forschung zu älteren Autofahrern

Persönlich Wolf Dieter Oswald (84) ist emeritierter Professor für Psychogerontologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Er befasst sich seit Jahrzehnten in seiner Forschung unter anderem mit dem älteren Autofahrer.

Beratung Wolf Dieter Oswald beriet auch schon die Experten beim Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar, die jährlich stattfindende Konferenz für Straßenverkehrsrecht.

Man könnte bei Älteren eine Überprüfungsfahrt durch einen Fahrlehrer machen, wie es die Versicherungswirtschaft und der ADAC vorschlagen. Was halten Sie von dieser Idee?

OSWALD Grundsätzlich ist da nichts einzuwenden. Es gibt einige Fahrergruppen, bei denen dies sogar besonders sinnvoll ist: etwa Frauen, die jahrelang keine Fahrerfahrung hatten und nach dem Tod ihres Mannes nun das Auto benutzen. Der ADAC-Vorschlag beruht allerdings auf Freiwilligkeit. Und das halte ich für sinnvoll.

Warum nicht obligatorisch?

OSWALD Der Staat kann es auch verpflichtend machen – dann aber bitte für alle Altersgruppen. Es nur bei älteren Menschen einzuführen, wäre diskriminierend. Denn wie ausgeführt, gibt es keine begründbare Notwendigkeit dafür.

Sollte man wenigstens nach einem Unfall die Fahrtauglichkeit überprüfen?

OSWALD Wenn jemand durch einen Unfall oder sein Verhalten, etwa Geisterfahrt, auffällig wird, ist dies gängige Praxis. Da müssen Sie nichts ändern.

Sie selbst sind über 80 Jahre alt. Fahren Sie noch Auto?

OSWALD Meine Frau und ich fahren ungefähr 15.000 Kilometer im Jahr – bis jetzt ohne verschuldeten Unfall. Wir nutzen alle Assistenzsysteme, die ein modernes Auto heute bietet.

MARTIN KESSLER FÜHRTE DAS GESPRÄCH.