sicher unterwegs

www.sicherunterwegs.at

Mag. Dr. Bettina Schützhofer
ist Verkehrspsychologin & Geschäftsführerin des verkehrspsychologischen Instituts „sicher unterwegs“

aus verkehrspsychologischer Sicht

Alt, jung, männlich: Wer die meisten Verkehrsunfälle verursacht

So lautete die Überschrift eines Artikels einer österreichischen Tageszeitung Anfang Juli. Berichtet wurde von einer aktuellen Unfalldatenauswertung der Statistik Austria.

Der Schwerpunkt der Analyse, für welche die Zahlen von 2018 bis 2022 untersucht wurden, lag auf den UnfallverursacherInnen. Anteilsmäßig am stärksten vertreten waren dabei PKW-Lenker und Lenkerinnen unter 20 und ab 75 Jahren, männliche Fahrer verursachten mehr Unfälle als weibliche Fahrerinnen. Aus verkehrspsychologischer Sicht ist dieser Befund wenig überraschend. FahranfängerInnen sind in der Unfallstatistik seit vielen Jahren bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil überrepräsentiert. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Neben noch mangelnder Fahr- und Verkehrserfahrung spielt hier auch die noch nicht voll entwickelte Verkehrsreife eine Rolle. Unser Gehirn, insbesondere der Präfrontallappen, braucht bis ca. Mitte Zwanzig, bis er vollständig ausgereift ist. Aus Verkehrssicherheitsperspektive ungünstig ist in diesem Zusammenhang, dass das Belohnungszentrum (welches im limbischen System angesiedelt ist) vor dem Kontrollzentrum (welches seinen Sitz im Präfrontallappen hat) fertig entwickelt ist. Dies bedeutet, dass das Kontrollzentrum, welches unter anderem für Impulskontrolle, Selbstkontrolle und Handlungsplanung zuständig ist, dem Belohnungszentrum bis zum ca. 25. Lebensjahr unterlegen ist. Handlungen, die Belohnung, Spaß und (Adrenalin-) Kick versprechen, können dadurch schlechter gestoppt oder unterbunden werden, negative Verhaltensfolgen werden ausgeblendet, riskante Fahrmanöver durchgeführt. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass sich der psychologische Entwicklungsstand eins zu eins in der Unfallstatistik widerspiegelt. Mit dem durchschnittlichen Erreichen der vollen Hirnreife mit rund 25 Jahren und damit voll entwickelter Impuls- und Handlungskontrolle sinken auch die Unfallzahlen sehr deutlich. Dass sie im höheren Alter wieder ansteigen, hat ebenfalls mit entwicklungspsychologischen Prozessen zu tun. Alle für sicheres Verkehrs- und Fahrverhalten notwendigen Fähigkeiten und Fertigkeiten entwickeln sich über das Kindes- und Jugendalter bis ins junge Erwachsenenalter hinein und nehmen dann mit höherem Alter langsam wieder ab. Erhöhte Risikobereitschaft spielt im Alter keine wesentliche Rolle, mit zunehmenden Lebensjahren sinkt im Regelfall die Bereitschaft, Risiken in Kauf zu nehmen, die Zuverlässigkeit steigt. Die erhöhten Unfallzahlen sind hier oft auf eine Kombination von abnehmenden Fähigkeiten, sinkender Fahrpraxis und gesundheitlichen Einschränkungen zurückzuführen. Das Tückische daran ist, dass dieser schleichende Prozess der sich verringernden Fähigkeiten den meisten gar nicht bewusst ist, sodass lange auf sinnvolle und auch gut funktionierende Kompensationsstrategien verzichtet wird. Wenn man beispielsweise erkennt, dass die Blendempfindlichkeit steigt, kann man auf Nachtfahrten – wo möglich – verzichten und Alternativen finden wie etwa: Taxi, Mitfahrgelegenheit, Umstieg auf öffentlichen Verkehr, dort übernachten, Besuch zu anderer Tageszeit, Unterstützung durch Fahrerassistenzsysteme wie intelligent light systems etc. Verlangsamte Reaktionsgeschwindigkeiten können durch bewusste Anpassung des Fahrstils mit größeren Abständen und geringerem Tempo ausgeglichen werden. Es gibt diesbezüglich viele Beratungsangebote, die allerdings nur sehr schlecht angenommen werden. Warum fällt es uns so schwer, uns einzugestehen, dass wir etwas noch nicht hinreichend gut können oder dieses Können langsam wieder verlieren? Braucht es doch die derzeit in der EU diskutierten regelmäßigen Gesundheits- und/oder Fahrtauglichkeitschecks? **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**

Foto: Adobe Stocks