Interview

Verkehrspsychologin Bettina Schützhofer: „Wir schauen, dass Mobilität lang erhalten bleibt“

Bettina Schützhofer, Verkehrspsychologin, im verkehrsberuhigten Umfeld von Wien Neubau. Clemens Fabry

11.07.2023 um 11:25

von **Timo Völker**

Wie können unsere Straßen sicherer werden, und wie verfahren mit älteren Verkehrsteilnehmern? Ein Gespräch mit der Verkehrspsychologin Bettina Schützhofer über eine vielfach emotional statt sachlich geführte Debatte: „Das Thema wird erst kommen.«

Beginnen wir mit den Kleinen? Dann sind wir schnell beim Smartphone.

Bettina Schützhofer: Kinder schauen sich das generelle Verhalten von den Erwachsenen ab. Sie lernen am Modell, auch von größeren Kindern, von älteren Geschwistern und Schülern, und wenn sie ein für sich cooles Rollenmodell finden, wollen sie es nachahmen. Zum Beispiel: Auf dem Schulweg am Smartphone spielen, weil es in der Schule nicht geht. Deswegen ist es so wichtig, mit gutem Beispiel voranzugehen.

Und so schwer.

Wir empfehlen den Eltern bei Verkehrssicherheitsworkshops eindeutig, das Smartphone auf dem Schulweg in der Tasche zu lassen.

Nicht leicht zu kontrollieren...

Eltern können die Kinder immer wieder darauf aufmerksam machen und auch erklären, warum das wichtig ist. Interessanterweise erzählen die Kinder schon in der Volksschule, dass sie sich schon einmal den Kopf an einer Stange gestoßen haben oder mit jemandem zusammengestoßen sind, weil sie abgelenkt waren. Das sind aus dem Leben gegriffene Erfahrungen.

Ablenkung ist Unfallursache Nummer eins im Straßenverkehr. Sind Maßnahmen absehbar, über strengere Strafen hinaus?

Es wird über Maßnahmen in dem Bereich nachgedacht. Dabei geht es eher um Prävention, Bewusstseinsbildung.

Mit einigem Trommelwirbel wurde ein Raserpaket verabschiedet...

Das Paket, bei dem man Fahrzeuge beschlagnahmen kann, betrifft nur einen sehr, sehr kleinen Teil der wirklich ausgeprägten Raser. Wo es noch viel braucht, ist bei der grundsätzlichen Wahl der Geschwindigkeit. Da hat sich nichts geändert am „A bisserl was geht immer“. Man merkt das an der Debatte bei Tempo 30/80/100: Geschwindigkeit ist sehr emotional besetzt und auch stark mit Freiheit verbunden. Man muss aber die breite Masse adressieren und aufzeigen, dass fünf km/h mehr im Ortsgebiet über Leben oder Tod eines Fußgängers entscheiden. Da herrscht nach wie vor viel Unwissenheit. Nun hat man als ersten Schritt begonnen, im Bereich des extremen Rasens anzusetzen. Was sich schon auch tut: Es gibt innerorts immer mehr 30er-Zonen, auch immer mehr Gemeinden machen abseits der Vorrangstraßen Zone 30. Das ist eine unaufhaltsame Entwicklung.

Zonen gibt es viele. Angenommen werden sie, wo mit Kontrollen zu rechnen ist...

Wenn ein 30er gilt, wird von allen weniger schnell gefahren. Beim 50er wird 55 km/h gefahren, beim 30er pendelt es sich bei 40 ein. Jeder km/h Durchschnittsgeschwindigkeit weniger führt zu weniger Verletzten und Getöteten. Und führt dazu, dass auch achtsamer gefahren wird. Es geht langsam, aber stetig.

Das bedeutet höhere Achtsamkeit?

Wenn ich langsamer bin, habe ich mehr Zeit, den Verkehrsraum zu überblicken. Je schneller ich unterwegs bin, desto weiter ist mein Blick vorn, desto eher geht Information im unmittelbaren peripheren Gesichtsfeld verloren.

Peripheres Blickfeld, da sind wir schon in der Debatte um ältere Verkehrsteilnehmer und verpflichtende Gesundheitschecks...

Aktuelle Studien zeigen, dass die über 80-Jährigen noch häufig motorisiert im Straßenverkehr mit dem Auto unterwegs sind. Wir haben den Trend, dass man sich zu Pensionsantritt oder im höheren Alter noch ein Auto mit einer toptechnischen Ausstattung kauft. Wenn Fahrerassistenzsysteme richtig angewendet werden, bringen sie einen Sicherheitsgewinn. Man weiß, dass der Notbremsassistent unterstützend ist und helfen kann, eine verlangsamte Reaktion bis zu einem gewissen Grad auszugleichen. Daran wird auch viel geforscht. Heikel ist es eher, wenn die Systeme abgeschaltet werden oder wenn die Person sagt, da kenn ich mich nicht aus, das brauch ich nicht. Es ist ein Wandel, den Technikaffine nutzen und davon profitieren. Man weiß zum Beispiel auch, dass Automatik sehr unterstützend ist, weil Ressourcen nicht fürs Fahrzeug-Handling gebraucht werden, sondern für die Verkehrsraumüberwachung zur Verfügung stehen.

Ressourcen, die ungleich verteilt sind...

Senioren sind die heterogenste Gruppe. Denn es gibt topfitte 80-Jährige, und es gibt 60-Jährige, die körperlich, gesundheitlich schwer belastet sind. Wenn jemand gesund altert und nicht zahlreiche Medikamente braucht, ist die Fahreignung schon recht lang gegeben. Wir sehen in der verkehrspsychologischen Forschung, dass Einzelfähigkeiten wie sensorische Fähigkeiten oder einfache Reaktionsgeschwindigkeit noch lang hinreichend bleiben, dass es aber schwierig wird, sobald man mehrere Einzelfähigkeiten rasch und richtig miteinander verknüpfen muss. Sehen, entscheiden, reagieren - drei Dinge gleichzeitig: Wenn ich peripheres Sehen, Wahrnehmungsgeschwindigkeit und motorische Reaktion verknüpfen muss. Die Fähigkeit zur geteilten Aufmerksamkeit nimmt im Alter ab. Und auch die Fähigkeit, mehrere Dinge rasch gleichzeitig zu tun. Das berichten auch die Senioren, sie sagen: Ich bin stärker ablenkbar, leichter störbar. Wenn man etwas in Ruhe machen kann, dann geht es gut. Wenn also jemand sagt: Ich fahr langsamer, halte mehr Abstand, dann ist das gut, aber wenn man eine beginnende Demenz entwickelt, und die äußert sich oft durch eingeschränkte Kritikfähigkeit, dann wird es schwierig: Wenn die Selbsteinschätzung nicht gut ist, und die Gefahreneinschätzung auch nicht. Das sind die Problemfälle.

Klientinnen, die dann zu Ihnen kommen. Die auffällig werden.

Jemand, der gesund altert und sich gut reflektieren kann, der sagt, okay, ich bin blendempfindlicher, ich fahr nimmer in der Nacht und in der Dämmerung, und ich weiß, ich bin schon ein bissl verlangsamt, ich fahr langsamer, halte mehr Abstand, fahr nicht auf dem Gürtel zur Stoßzeit. Dann geht das alles gut. Schwierig wird's, wenn jemand keine Einsicht hat, weil er eben eine beginnende dementielle Erkrankung hat. Und sagt: Jetzt bin ich 60 Jahre unfallfrei gefahren, und das lass ich mir nicht nehmen. Diese Personen werden behördlicherseits zugewiesen, wenn sie im Straßenverkehr auffällig wurden. Mit Verdacht auf mangelnde gesundheitliche Eignung.

Viele fürchten sich vor solchen Checks.

Weil es oft das Vorurteil gibt: Beim Verkehrspsychologen wird der Führerschein weggenommen. Wir haben aber auch viele Möglichkeiten der bedingten Eignung. Das geht von Tempobegrenzung auf der Autobahn bis zum Nachtfahrverbot aufgrund von Blendempfindlichkeit, dass man nicht auf der Autobahn fahren darf, oder eine Umkreisbeschränkung, sodass jemand auf dem Land seine Wege erledigen kann, aber halt nicht mehr ins Ausland oder in die Großstadt fahren, weil das von der Komplexität her überfordern würde. Da gibt es viele Codes, die kann man in den Führerschein eintragen und auch überprüfen. Wir schauen schon, dass Mobilität möglichst lange erhalten bleibt.

Was überprüfen Sie, und wie schwer ist der Test wirklich?

Wir machen einen verkehrspsychologischen Test und überprüfen, ob ein Mindestmaß an Reaktions-, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsfähigkeit da ist. Man hat sich in Österreich darauf geeinigt, den Prozentrang zu interpretieren. Der geht von null bis 100, und Prozentrang 16 von 100 ist die Minimumanforderung, die wir stellen. 16 von 100. Wir wollen keine Bestleistung, wir machen quasi eine Schlechtestenauswahl. Und selbst wenn nicht in allen Bereichen 16 Prozent erreicht werden, kann man immer noch schauen, ob sich das kompensieren lässt. Kann man eine bedingte Eignung geben? Wenn es heißt, nicht geeignet, dann ist die Leistung wirklich schlecht und die Beeinträchtigung nicht kompensierbar. Das muss wirklich viel sein. Aber je höher im Alter, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit.

Befristet ist der Führerschein jetzt schon...

Alle Scheckkartenführerscheine, die seit Jänner 2013 ausgestellt wurden, sind auf 15 Jahre befristet, und wenn die Befristung aus ist, müssen sie erneuert werden. Österreich und Deutschland haben sich gegen Auflagen bei der Befristungsverlängerung entschieden. Wenn

man den Führerschein nicht verlängert und nur im österreichischen Bundesgebiet fährt, ist das ein Organmandat wie Führerscheinvergessen. Und wenn man den Schein verlängern möchte, geht man zur Behörde, und da wir kein Standardprozedere haben, weil sich die Politik dagegen entschieden hat, muss der Verkehrsreferent entscheiden, ob der Führerschein einfach verlängert werden kann oder ob es Anhaltspunkte für einen amtsärztlichen Check gibt.

Die Person spricht vor und der Referent beurteilt das nach Augenschein?

Muss er. Weil wir kein Standardprozedere haben. In der Schweiz braucht es eine Vertrauensarztuntersuchung in regelmäßigen Abständen. In Italien gibt es einen standardisierten Gesundheitscheck, und dann entscheiden Verkehrsmediziner und -psychologe, ob der Führerschein noch ausgefolgt werden kann, je nach Erkrankungsstand. Bei uns und in Deutschland gibt‘s das nicht. Da muss dann halt der Verkehrsreferent entscheiden.

Ist er dafür ausgebildet?

Nein. Das ist halt eine österreichische Lösung. Die Verkehrsreferentinnen in Österreich sind jedenfalls sehr bemüht, aber es gibt eben kein Standardprozedere wie eine ärztliche Untersuchung.

In der neuen EU-Führerscheinrichtlinie wird überlegt, mehr auf gesundheitliche Eignung zu achten. Sie ist derzeit in der Begutachtung.

Da geht es darum, vermehrt auf die Fahreignung zu achten, sei es, dass jemand schwerer Diabetiker ist oder Bluthochdruck hat oder andere Erkrankungen, die zu Bewusstseinstrübungen während einer Fahrt führen können. Die EU gibt Mindeststandards vor, die einzelnen Länder können strenger sein. Aber nicht weniger streng. Wenn das kommt, wird es bei uns zu mehr medizinischen Checks kommen. Im Moment macht das der Amtsarzt auf der Verkehrsbehörde, BH oder am Verkehrsamt in Wien. Wenn der Amtsarzt Zweifel hat, schickt er die Person zum Facharzt weiter oder zum Verkehrspsychologen. Jetzt kommen Senioren, wenn sie entweder im Verkehr auffällig sind, wie ein Klient unlängst, der mit 30 km/h auf dem Mittelstreifen auf der Landstraße gefahren ist, ohne Hörgerät, hinter ihm hat sich ein Stau gebildet, alle haben gehupt... er wurde zugewiesen mit Verdacht auf mangelnde gesundheitliche Eignung.

Alter?

Er war über 80. Oder, was ebenfalls passiert, dass die Nachbarn, Kinder, Enkelkinder eine anonyme Anzeige machen: Der Papa, die Oma braucht jede Woche einen neuen Seitenspiegel, jetzt können wir nicht mehr zuschauen. Das ist ein Thema, das wird uns beschäftigen. Und wir merken die Heterogenität dieser Gruppe: einerseits die gesund bleibenden Senioren und andererseits jene, die verschiedenste Erkrankungen haben und beeinträchtigt sind, weil sich die Erkrankung und Wechselwirkungen und Nebenwirkungen der Medikamente auf die Fahreignung negativ auswirken. Wir haben über 80-Jährige, die das Verkehrsscreening wunderbar schaffen.

Man kann auch freiwillig kommen.

Das wird dann nicht behördlich gemeldet: eine klinisch-psychologische Überprüfung, bei der wir kraftfahrspezifische Leistungsbereiche überprüfen, und wenn das passt, kann man ein Gutachten ausstellen, dass Sie so verantwortungsbewusst sind, dass Sie sich überprüfen haben lassen, und dass die kraftfahrspezifische Eignung gegeben ist. Nach einem Schlaganfall etwa behält man ja den Führerschein. In der Reha-Klinik gibt es oft die Empfehlung, bitte noch nicht fahren, oder bevor Sie fahren, lassen Sie sich überprüfen. Die kommen zu uns, wir

machen das, und wenn alles in Ordnung ist und die Leistungsfähigkeit passt, gibt es ein Gutachten. Wenn jemand nach einem Schlaganfall die richtigen Worte nicht findet oder verdreht, was ja sein kann, und einen Verkehrsunfall hat, sagt oft die Versicherung: Der Unfall ist passiert, weil der Fahrer nicht fahrtauglich war. Dann kann der sagen: Ich war so verantwortungsbewusst, ich hab mir das anschauen lassen, meine kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit ist gegeben. Die Reste einer Sprachstörung wirken sich nicht negativ auf die Fahreignung aus.

Kann es sein, dass wir in der Debatte erst am Anfang stehen?

Das Thema wird erst kommen, weil die Generation, in der auch die Frauen den Führerschein haben, die Generation meiner Eltern, so Anfang 70, die kommt ja erst. Wenn wir uns in zehn Jahren treffen, dann wird das von der soziografischen Entwicklung eine ganz andere Bedeutung haben. Im Moment ist es so, dass die Damen 80 plus viel seltener den Führerschein haben, und diese Gruppe wächst.

Es hängt halt viel am Schein...

Das ist ein „Ich bin erwachsen und selbstständig"-Ritual. Viele fühlen sich ohne Führerschein richtiggehend entmündigt und der Freiheit beraubt. Die Forschung zeigt auch: Ist die Mobilität im Alter eingeschränkt, nimmt die Depressions- und Suizidrate zu. Weil man vereinsamen kann, wenn man abgelegen auf dem Land lebt und die Wege nicht mehr machen kann.

> »Problemfälle: Wenn die Selbsteinschätzung nicht gut ist und die Gefahreneinschätzung auch nicht.«
>
> *Bettina Schützhofer*
> Verkehrspsychologin, Wien

Steckbrief

Bettina Schützhofer. 1974 in Eisenstadt geboren. Nach dem Studium der Psychologie in Wien Ausbildung zur Klinischen Psychologin und Gesundheitspsychologin sowie zur Verkehrspsychologin. Seit 1999 als Verkehrspsychologin tätig, seit 2006 im eigenen Institut (www.sicherunterwegs.at). Seit 2004 Lehrbeauftragte an Universitäten, derzeit an der Uni Graz und an der FH Joanneum.