

Erfüllt die medizinische Fahrtauglichkeitsprüfung ihren Zweck?

René Künzli von der terzStiftung Berlingen über die Zweckmässigkeit der Fahrtauglichkeitsprüfung älterer Verkehrsteilnehmer. (Bild: Werner Lenzin)

Seit bald 43 Jahren wird die medizinische Fahrtauglichkeitsprüfung schweiz-weit praktiziert. Sie ist nie auf ihre Wirksamkeit wissenschaftlich validiert worden. Die terzStiftung mit Sitz in Berlingen ist Mitverursacherin, dass die Altersgrenze ab diesem Jahr von 70 auf 75 Jahre erhöht wurde. Die Rundschau unterhielt sich mit René Künzli über den Nutzen dieser Fahrtauglichkeitsprüfung.

Von Werner Lenzin

TCS-Rundschau: René Künzli, wo hat diese medizinische Fahrtauglichkeitsprüfung ihren Ursprung?

René Künzli: Die Rechtsgrundlagen für solche Fahrtauglichkeitsbeurteilungen sind eidgenössisch geregelt nämlich in der sogenannten «Verkehrszulassungsverordnung» (VZV). Darin ist festgehalten, dass für 70-jährige Ausweisinhaber, ab 2019 neu ab 75 Jahren, die Pflicht besteht, sich einer vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung zu unterziehen, die im Normalfall im Intervall von zwei Jahren wiederholt werden muss. Diese Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr wurde 1976 eingeführt.

TCS-Rundschau: Diese Prüfung wird schweizweit unterschiedlich gehandhabt, dies nicht

nur was den thematischen Inhalt betrifft, sondern auch die damit verbundenen Kosten?

René Künzli: Die medizinische Untersuchung wurde jetzt vereinheitlicht. Ärzte, die heute die medizinische Fahrtauglichkeitsbeurteilung durchführen, haben eine Zusatzausbildung abgeschlossen und gehen nach einem einheitlich festgelegten Raster vor.

Bis anhin war das Vorgehen uneinheitlich und daher wurde hier eine Verbesserung erreicht. Soweit mir bekannt ist, sind jedoch die Kosten noch immer uneinheitlich.

TCS-Rundschau: In den Nachbarländern der Schweiz werden solche Fahrtauglichkeitsprüfungen nicht praktiziert. Wie sieht dort das Ergebnis aus im Vergleich zur Schweiz?

René Künzli: Frankreich, Deutschland und Österreich führen solche Kontrolluntersuchungen nicht routinemässig durch.

Ein Vergleich zwischen der Schweiz und den Verkehrs-Unfallstatistiken dieser drei Länder, bezogen auf die entsprechenden Alterskohorten, zeigen für die Schweiz erstaunlicherweise kein besseres Bild. Dr. Dr. Gianclaudio Casutt ist Neuropsychologe und Verkehrspsychologe.

Er hat die Unfallvergleiche in einer Studie vorgenommen. Das Ergebnis stellt der Wirksamkeit der seit 43 Jahren angewandten und

älteren Fahrzeuglenkenden aufgezwungenen Massnahme ein schlechtes Zeugnis aus.

TCS-Rundschau: Aus Ihren Ausführungen entnehme ich einen gewissen Vorbehalt gegenüber den heutigen medizinischen Fahrtauglichkeitsbeurteilungen. Ist das so?

René Künzli: Das ist in der Tat so. Ich finde es schon sehr stossend, eine Methode über so lange Zeit den älteren Verkehrsteilnehmenden aufzuzwingen, ohne wissenschaftliche Fakten zu haben, dass die Methode auch wirklich greift. Verstehen Sie mich bitte recht: Die terzStiftung setzt sich voll für Verkehrssicherheit ein. Aber es müssen Massnahmen sein, die eine positive Wirkung haben. Das sprechen namhafte Wissenschaftler der zwangsverordneten medizinischen Fahrtauglichkeitsbeurteilung ab. Warum? Weil sie, was mehrere Studien belegen, nichts bringt. Darunter befindet sich z.B. der bekannte Hirnforscher an der Universität Zürich, Prof. Dr. Lutz Jäncke, der das ebenfalls wissenschaftlich untersucht hat. Derzeit gehört er zu den ein Prozent am häufigsten zitierten Wissenschaftlern der Welt. Selbst viele Ärzte, die die Fahrtauglichkeitsbeurteilung vornehmen, bezweifeln die Wirksamkeit dieser Methode hinsichtlich der Verkehrssicherheit. So lange die Verkehrsmediziner die Wirksamkeit nicht wissenschaftlich nachweisen können, ist dieses Verfahren eine unzumutbare Schikane.

TCS-Rundschau: Müssen die heute 72- und 74-Jährigen trotz der Heraufsetzung des Alters noch zu den alten Bestimmungen zur Fahrtauglichkeitsprüfung antreten?

René Künzli: Ja, diejenigen die bereits eine Fahrtauglichkeitsbeurteilung durchlaufen haben, bleiben im Zweijahresrhythmus.

TCS-Rundschau: Welches wäre für Sie eine periodisch wirksame Überprüfung der Verkehrstauglichkeit älterer Verkehrsteilnehmer?

René Künzli: Grundsätzlich halte ich generelle Altersgrenzen für sehr problematisch. Unsere Nachbarländer zeigen, dass es sehr gut auch ohne solche diskriminierende Einschränkungen geht. Ich masse mir allerdings auch nicht an, hier die richtige Lösung zu bringen. Immerhin wissen wir von der Fliegerei, dass mit Simulatoren die fliegerischen Kompetenzen, komplexe Situationen ganzheitlich zu erfassen und die richtigen Entscheidungen zu treffen, messbar erfasst werden können. Mit einer solchen «virtuellen» Methode könnten kompli-

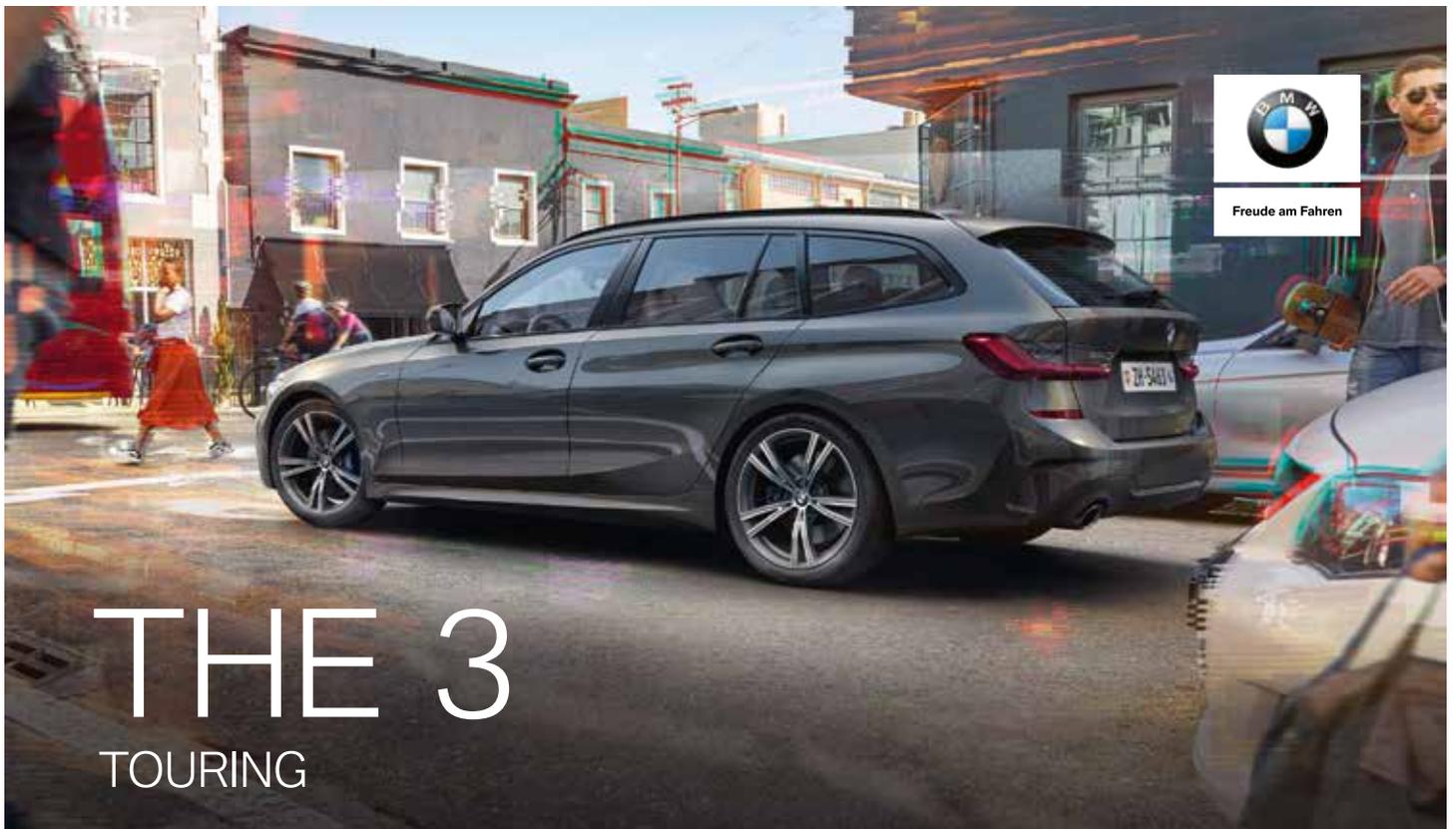
zierte Verkehrssituationen im Strassenverkehr eingespielt und messbar getestet werden, wie rasch und gut die Pro-banden handeln. Ferner gibt es Fahrlehrer mit einer Zusatzausbildung zum Fahrberater, die sehr wohl in der Lage sind zu beurteilen, wie fahrtüchtig eine Person noch ist. Ich appelliere vielmehr an die Eigenverantwortung jeder fahrzeuglenkenden Person unabhängig vom Alter, dass sie selbstbestimmt etwas für ihre kognitive und körperliche Fitness tut. Dazu zähle ich auch, periodische Kontrollfahrten mit einem Fahrlehrer / einer Fahrlehrerin durchzuführen. Die Teilnahme an einem Auffrischkurs in Theorie und Praxis, wie sie der TCS mit hoher Qualität und grossem Erfolg anbietet, ist ebenfalls wichtig und sehr zu empfehlen.

TCS-Rundschau: Herr Künzli, welches ist ihre ganz persönliche Meinung zur Thematik im Zusammenhang mit dem Verhalten älterer Verkehrsteilnehmer?

René Künzli: Es braucht positive und angemessene Altersleitbilder. Hier ist die Politik gefordert. Sie muss endlich zur Kenntnis nehmen, dass das immer noch vorherrschende

defizitäre Altersbild längst überholt ist. Die Älteren lassen es sich nicht mehr länger gefallen, dass sie mit zunehmendem Alter sukzessive sozial bevormundet und damit entmündigt werden. Der Anspruch alter Menschen ist, dass ihre Selbstbestimmung und Selbständigkeit respektiert werden. Das Altern ist individuell sehr unterschiedlich. Daher sind Pauschalurteile schon einmal unzulässig. Tendenziell stellt man fest, dass sich ältere Verkehrsteilnehmer eher vorsichtiger und defensiver verhalten. Sie fahren bei Tage und meiden, wenn möglich, Nachtfahrten. Bei schlechter Witterung verzichten sie, wenn möglich, auf eine Fahrt. Dieses defensive, vorsichtige Fahrverhalten nervt jüngere Verkehrsteilnehmer zum Teil erheblich, was auch zu riskanten Überholmanövern führen kann.

Von der Unfallstatistik her gehören die Fahrzeuglenkenden zwischen 60 bis 75 Jahren zu den unproblematischsten Verkehrsteilnehmenden. Meine persönliche Empfehlung für ältere Fahrzeuglenkende ist, möglichst viel zu fahren. Auch hier gilt, Übung macht den Meister. Eine Jahresleistung mit weniger als 3'000 Kilometern wird von Fachleuten als problematisch eingestuft.



Bickel Auto AG
8501 Frauenfeld
www.BickelAutoAG.ch

Bickel Auto AG
8570 Weinfelden
www.BickelAutoAG.ch