

Wie gefährlich sind ältere Menschen im Straßenverkehr?

Artikelinhalt: In letzter Zeit gibt es vermehrt Beschwerden darüber, dass der Umgangston zwischen den Menschen immer rauer wird. Dies zeigt sich auch im Straßenverkehr.

Wenn wir als Gesellschaft insgesamt aggressiver miteinander umgehen, betrifft dies auch den Straßenverkehr. Es gibt eine direkte Verbindung zwischen Prpgeleien in Sommerbädern und dem Verhalten im Verkehr. Anstatt Dinge friedlich zu diskutieren, fühlen sich viele Menschen persönlich angegriffen und greifen daher schnell zur Gewalt. Polizisten und Richter können ein Lied von den gewalttätigen Verkehrsteilnehmern singen.

Interessanterweise zeigt sich diese Entwicklung in Umfragen nicht so eindeutig. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die meisten Menschen eher „sozial erwünschte“ …



Artikelinhalt:

In letzter Zeit gibt es vermehrt Beschwerden darüber, dass der Umgangston zwischen den Menschen immer rauer wird. Dies

zeigt sich auch im Straßenverkehr. Wenn wir als Gesellschaft insgesamt aggressiver miteinander umgehen, betrifft dies auch den Straßenverkehr. Es gibt eine direkte Verbindung zwischen Prügeleien in Sommerbädern und dem Verhalten im Verkehr. Anstatt Dinge friedlich zu diskutieren, fühlen sich viele Menschen persönlich angegriffen und greifen daher schnell zur Gewalt. Polizisten und Richter können ein Lied von den gewalttätigen Verkehrsteilnehmern singen. Interessanterweise zeigt sich diese Entwicklung in Umfragen nicht so eindeutig. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die meisten Menschen eher sozial erwünschte Antworten geben, wenn sie nach Aggression gefragt werden. Wahrscheinlich glauben sie selbst nicht, zu welchen Ausbrüchen sie in der Lage sind.

Siegfried Brockmann, Deutschlands bekanntester Unfallforscher, leitet die Unfallforschung im Gesamtverband der Versicherungswirtschaft in Berlin. Er erklärt, dass trotz der wahrnehmbaren Aggressivität im Straßenverkehr die Zahl der Verunglückten im Langzeitvergleich rückläufig ist. Dies relativiert sich, wenn man die Fahrleistung betrachtet. Statistisch verursacht in Deutschland der Einzelne nur alle 300 Jahre einen Unfall mit Verletzten. Die meisten Menschen verursachen sogar nie einen Unfall, während andere mehrere Unfälle verursachen. Dies liegt an den etwa zehn bis 15 Prozent der Verkehrsteilnehmer, die für die meisten Probleme verantwortlich sind. Diese Daten lassen sich aus der Flensburger Punktekartei ableiten. Menschen, die bereits mehrere Einträge haben, werden mit hoher Wahrscheinlichkeit erneut auffällig. Brockmann schlägt vor, statt die Bußgelder weiter zu erhöhen, mehr Punkte zu vergeben, damit solche Menschen schneller ihren Führerschein verlieren. Wer trotzdem noch fährt, sollte von der Justiz hart bestraft werden.

Es ist bekannt, dass man im Straßenverkehr kaum erwischt wird. In Berlin wird deutlich, wie selbstverständlich mindestens ein Auto bei Rot über die Ampel fährt. Studien zufolge bleiben etwa 700 Verkehrsdelikte unentdeckt, während nur eines entdeckt wird. Doch wer sein Glück ständig herausfordert, wird

irgendwann erwischt. Es wäre daher sinnvoll, mehr Punkte zu vergeben, damit der Fphrschein nicht erst nach dem vierten schweren Regelverstoá entzogen wird.

Die Unsitte des Rotfahrens hat sich entwickelt und begann mit Fuágængern und Radfahrern. Brockmann erklært, dass viele Fuágænger und Radfahrer bei Rot þber die Ampel gehen oder fahren, weil sie glauben, alles unter Kontrolle zu haben und nichts passieren wird. Dieses Verhalten breitet sich nun auch unter Autofahrern aus, jedoch mit einem viel grøáeren Gefæhrdungspotenzial.

Brockmann æuáert sich nicht zu politischen Fragen, betont jedoch, dass der Konflikt zwischen Autos und Radfahrern auf Hauptstraáen durch das neue Berliner Mobilitätsgesetz noch verstærkt wird. Er schlægt vor, den Radverkehr soweit wie møglich im Nebennetz zu konzentrieren, so dass Fahrradstraáen ohne Durchgangsverkehr mit Geschwindigkeitsbegrenzung und ausreichenden Abstænden zu parkenden Autos entstehen. Radstreifen auf Hauptstraáen sind aus seiner Sicht eher eine Komfortfrage als eine Sicherheitsfrage.

Initiativen fordern, die subjektive Sicherheit zu verbessern, um mehr Menschen dazu zu ermutigen, Fahrrad zu fahren oder Kinder zu Fuá zur Schule gehen zu lassen. Brockmann lehnt den Begriff subjektive Sicherheit ab, da Sicherheit immer objektiv ist und alles andere ein Gefþhl ist. Er erklært, dass længere Grþnzezeiten fþr Fuágænger helfen wþrden, jedoch keine Countdown-Anzeige wæhrend der Ræumzeit, da diese ælteren Menschen nichts bringt und jþngere Menschen dazu animieren kþnnte, bei Rot þber die Straáe zu laufen.

Die Zahl der Unfælle mit Beteiligung von Senioren steigt seit Jahren stark an. Die Gefahr besteht, wenn æltere Menschen Auto fahren. Das Risiko, einen Unfall zu verursachen, steigt fþr Menschen þber 75 deutlich an und fþr Menschen þber 80 exponentiell. Die Fphrscheine von Senioren kþnnen jedoch nur aufgrund individueller Probleme und nicht aufgrund von

Statistiken entzogen werden. Brockmann unterstützt das Konzept der Rückmeldefahrten, bei denen Senioren Empfehlungen und Tipps für ihre individuelle Verkehrssituation erhalten. Es wäre ein großer Fortschritt, wenn solche Rückmeldefahrten standardmäßig angeboten würden.

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr trotz der aggressiven Fahrweise einiger Verkehrsteilnehmer rückläufig ist. Es wäre sinnvoll, mehr Punkte zu vergeben, um Wiederholungstäter schneller den Führerschein zu entziehen. Generell sollte

Details

Besuchen Sie uns auf: mein-berlin.net