

Arbeitspapier

Mensch Opa gib Gas

Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr

Umfragen haben ergeben, dass das Alter in Deutschland zu den häufigsten Gründen gehört, aus denen Menschen diskriminiert werden. Das ist für die immer größer werdende Zahl von älteren Menschen so nicht hinnehmbar und deswegen will sich der Bezirksverband Koblenz-Montabaur der Senioren-Union mit dieser Problematik verstärkt auseinandersetzen

Altersdiskriminierung kann unterschiedliche Formen besitzen: Sie kann ein **beleidigender Kommentar** sein, es kann sich aber auch um **altersbegrenzende Regeln, Vorschriften oder Kriterien** handeln. Jeder fünfte Deutsche wurde mindestens einmal wegen seines Alters diskriminiert. Die meisten halten dies für normal und nehmen die Ungleichbehandlung einfach hin. Jedoch ist Altersdiskriminierung in Deutschland **vom Gesetzgeber verboten**, sodass Sie das Recht haben, sich zu wehren, wenn Sie aufgrund Ihres Alters benachteiligt werden.

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) schreibt nicht nur die Alters-Diskriminierung fest, sondern auch Benachteiligungen aufgrund des Geschlechts, ethnischer Herkunft, Religion, Weltanschauung, etc. Das Gesetz hat Gültigkeit bei Beschäftigungen und im Beruf sowie bei Geschäften des alltäglichen Lebens wie (z.B. Kauf- oder Versicherungsverträgen, usw.).

Oder

Teil I

Der Teilnahme am Straßenverkehr

1. Krankheit -Pflichtuntersuchung -Eigenverantwortlichkeit

Da das Fahren eines Autos oder eines anderen Kraftfahrzeugs die mentalen und sensorischen Fähigkeiten stark fordert und diese mit steigendem Altern erwiesenermaßen nachlassen, wird für ältere Fahrer ein höheres Unfallrisiko angenommen. Wider besseres Wissen fordern die Versicherer alljährlich Zwangstests oder Pflichtuntersuchungen für ältere Autofahrer, weil sie deren Fahrtauglichkeit anzweifeln. Studien in mehreren europäischen Ländern, Amerika und Australien, in denen Pflichtuntersuchungen ab einem bestimmten Lebensalter gesetzlich verankert sind belegen, dass diese keinen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit haben. Das Gegenteil wird offenbar, denn ältere Menschen fürchten das „Aus“ für ihre persönliche Freizügigkeit der Mobilität und versuchen sich auf ihre alten Tage an Fahrrädern oder anderen riskanten Fortbewegungsarten.

Selbst der ADAC wendet sich ausdrücklich gegen **regelmäßige verpflichtende Fahrtauglichkeitsuntersuchungen** für ältere Führerscheininhaber, da davon keine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist. Im Vergleich zu europäischen Ländern mit verpflichtenden Gesundheitschecks steht Deutschland in der Unfallstatistik sogar deutlich besser da.

Die Forderung nach derartigen Tests insbesondere mit der Unfallbeteiligung älterer Kraftfahrer zu begründen, entbehrt jeglicher Grundlage. „Die offiziellen Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes geben den angeblichen Trend in keiner Weise wieder“, so Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr. Autofahrer über 65 Jahre sind lediglich in 13 Prozent aller Fälle Verursacher eines Unfalls mit Personenschaden. Bei einem Bevölkerungsanteil von 20 Prozent liegen Senioren damit weit unter dem Schnitt anderer Altersgruppen. Als schwächere Verkehrsteilnehmer – also als Radfahrer und Fußgänger – sind Senioren sehr viel häufiger sogar

Opfer statt Verursacher. Jeder zweite Verkehrstote aus diesen beiden Gruppen war älter als 65 Jahre.

Die lebenslange Erfahrung älterer Verkehrsteilnehmer am Steuer können altersbedingte Leistungseinbußen durch Besonnenheit und Ruhe und dem vorausschauenden Meiden gefährlicher Situationen, indem sie nachts, im Winter oder bei Regen nicht Autofahren, wieder wettmachen.

Präventiv ist nichts dagegen einzuwenden, dass sich Senioren einem regelmäßigen Gesundheitscheck im Rahmen der gesundheitlichen Vorsorge unterziehen. Aber dieses sind Momentaufnahmen des Gesundheitszustandes, der sich binnen kürzester Zeit grundlegend ändern kann. Hier werden durch Untersuchungen der Augen und Ohren, die Beweglichkeit der Halswirbelsäule und ein Gespräch mit dem Hausarzt bei der Einnahme von Medikamenten, aktiv für ihre Fahrtüchtigkeit gesorgt. Hierbei wird der Arzt seine Patienten über erkrankungs- und behandlungsbedingte Einschränkungen ihrer Fahreignung aufklären und sie im Zweifelsfall an einen Facharzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation weiterleiten, denn Erkrankungen beeinflussen die Fahrtüchtigkeit bei **allen** Altersgruppen. Problematisch wird es, wenn Erkrankungen wie eine beginnende Demenz hinzukommen und die Einsicht in das eigene Verhalten nachlässt. Äußern Familienmitglieder Zweifel an der Fahrtauglichkeit, führt das häufig zu Konflikten. Besonders dann, wenn die Betroffenen eigentlich selbst spüren, dass sie sich im Straßenverkehr nicht mehr gut zurechtfinden. Hier muss der Hausarzt mit eingebunden werden. Dazu hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Handbuch entwickelt, das Hausärzte für das Thema gewinnen will.

2. Mobilität = Freiheit

Es ist doch nur natürlich und nachvollziehbar, dass einige Senioren so beharrlich am Autofahren festhalten, denn individuelle Mobilität ist für ältere Menschen ein hohes Gut, um ihre sozialen Beziehungen aufrechtzuerhalten. Ein eigenes Auto suggeriert Unabhängigkeit und ist für viele ein wichtiges Statussymbol und ein Stück Lebensqualität. Auch Senioren möchten darauf nicht verzichten.

Autofahren ist für die meisten älter werdenden Menschen aber auch geradezu essentiell notwendig. Schließlich gilt es den Einkauf im benachbarten Ort zu erledigen oder Freunde und Familie zu besuchen. Insbesondere in zahlreichen ländlichen Regionen ist das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel sehr dünn, nicht immer sind Busse und Bahnhöfe barrierefrei, so dass Senioren einfach auf das Auto angewiesen sind. Fährt der Bus in die nächste Kleinstadt nur gelegentlich, werden der Arztbesuch und der Einkauf täglicher Dinge zum Hindernislauf. Die Fahrerlaubnis und der eigene Wagen sichern den Älteren dort den Anschluss an die Zivilisation. Man darf auch nicht verkennen, dass gerade der Besitz des Führerscheins bei vielen älteren Menschen mit dem Gefühl von Freiheit verbunden ist. Mit der Fähigkeit ein Fahrzeug zu führen, geht Souveränität und Selbstbestimmung einher, was keinem Menschen versagt bleiben sollte. Was bleibt denn sonst, wenn Taxis auf Dauer zu teuer werden, weil die monatliche Rente zu gering ist. Wollen wir weiter Vorschub leisten für Abhängigkeit oder soziale Vereinsamung?

3. Wirtschaftlicher Aspekt

Wie die [Statistik des Kraftfahrtbundesamtes](#) zeigt, sind etwa 30 Prozent aller [Neuwagenkäufer in Deutschland](#) älter als 60 Jahre. Mit dem demografischen Wandel steigen die Verkaufszahlen vermutlich noch. Deshalb offenbaren die Autohersteller sich mit einer abwehrenden Haltung zu Pflichtuntersuchungen oder Gesundheitstests. Es sind gerade Ältere die sich erst mit steigendem Lebensalter und spätem Wohlstand neue Autos kaufen können. Dieses liegt in erster Linie daran, dass erst dann genügend Kapital oder Rücklagen für den Erwerb eines Neuwagens erwirtschaftet wurden um sich auch langjährige Träume erfüllen zu können. Dazu kommt auch, dass besonders Menschen, die ihr Leben lang beruflich viel mit

dem Auto unterwegs waren, das Autofahren und die damit verbundene Pflege des Automobils als ein passioniertes Hobby ansehen. Gerade dieser Personenkreis ist besonders in der Lage ihr Fahrzeug routinierter und sicherer zu führen als junge Menschen. Ein „Führerscheinentzug auf Umwegen“ würde sie ihrer Leidenschaft berauben.

4. Hilfen -Tipps

Grundsätzlich gilt: Wer sich im Straßenverkehr unsicher fühlt, kann sich vielfältige Hilfe holen. Viele Organisationen stellen sich den Herausforderungen der demografischen Entwicklung und können durch Vorträge, Broschüren und Programme, sowie mit einem individuellen Fahrtraining den älteren Autofahrer neue Sicherheit gewinnen lassen, um Gefahren schneller zu erkennen oder sie zu vermeiden.

Tipps und Tricks vom Profi sollen den Senioren helfen. Da gibt es beispielsweise die Möglichkeit mit einem Fahrlehrer, Fahrstunden im eigenen Auto zu bekommen, der die gewohnten Routen mitfährt. Er hilft die am häufigsten genannten „Seniorenunfälle“ zu verringern wie vor allem Vorfahrt-Missachtungen, Lenkfehler wie z.B. die sogenannten Parkplatzrempler, Abbiege- und Abstandsfehler, die im Zweifelsfall zu erheblichen Unfällen führen. Eine gute Geschenkidee von sich sorgenden Familienmitgliedern ist sicherlich auch ein Fahrsicherheitstraining, wobei die Kosten im Verhältnis überschaubar sind. Vielfach hilft auch das Meiden von Fahrten bei zu dichtem Autoverkehr, durch das Verlegen von Fahrten auf "ruhigere" Zeiten.

Verkehrsexperten empfehlen Angehörigen ihre (in die Jahre gekommenen) Eltern oder Großeltern im Auge zu behalten, wenn das Fahrverhalten offensichtlich schlechter geworden ist. Sie können sich bei Bedarf auch Tipps bei der Polizei holen, wie man auch im Alter noch lange mobil bleiben kann. Um jegliche, auch gut gemeinte Bevormundung zu vermeiden, ist es daher vor solch einer Maßnahme angebracht, dieses auch mit dem Einverständnis der Betroffenen zu tun.

Auch die Senioren-Union lehnt Zwangstests für ältere Autofahrer ab. Ihr Bundesvorsitzender Prof. Dr. Otto Wulff sagt "Pflichtuntersuchungen haben keinen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit" und appelliert an die Autohersteller, dass diese seniorenfreundlichere Fahrzeuge bauen sollen, statt ältere Menschen in ihrer Mobilität weiter einzuschränken und damit auszusondern. Die Senioren-Union spricht sich nachdrücklich dafür aus, das Angebot an freiwilligen Beratungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für ältere Autofahrer auszubauen. Auf diese Weise könnten Senioren, individuelle Schwächen erkennen und gezielt ein situationsgerechtes Fahrverhalten einüben. Hier seien die Verkehrsclubs, aber auch die Versicherer gefordert. Denkbar wäre, so Wulff, die Teilnahme an solchen Kursen mit einem Bonus bei der Kfz-Versicherung zu belohnen. Dies im Hinblick darauf, dass Senioren ohnehin "teilweise horrende Risikoaufschläge allein aufgrund ihres Alters zahlen müssen." An die Automobilindustrie appellierte Wulff, verstärkt seniorenfreundliche Autos zu bauen. Fahrerassistenzsysteme sollten mehr als bisher auf die jeweiligen Informations- und Unterstützungsbedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen abgestimmt werden.

Der Bezirksverband der Senioren-Union Koblenz –Montabaur steht daher auch den „Smart-Car“ Technologien offen gegenüber. Das „vernetzte“ Auto oder sogar selbstfahrend kann, auch für Senioren ein Gewinn darstellen um auch im zunehmenden Alter noch mobil zu bleiben. Vorausgesetzt die Rechtslage hält mit der Technik statt und entwickelt eindeutige Regelungen.

Jeder Verkehrsteilnehmer soll durch Aufklärung und Information in seiner Eigenverantwortung gestärkt werden. Trotzdem ist jeder dazu aufgerufen, sich die Frage zu stellen: Bin ich den Herausforderungen im Verkehrsgeschehen noch gewachsen und was sagt mein Umfeld zu meiner Fahrtauglichkeit?

Die Europäische Union sieht das offenbar anders. In einer neuen EU-Richtlinie fordert man die Mitgliedstaaten dazu auf, die Fahrtauglichkeit von Autofahrern über 50 Jahren zu

überprüfen. Dieses stößt in der Öffentlichkeit jedoch auf breite Kritik. Dennoch hat der Gesetzgeber eine schleichende Anpassung durchgesetzt, indem die Inhaber des „grauen Lappens“, (gemeint ist der alte Führerschein), der in Deutschland noch gültig ist, jedoch im Ausland für Probleme sorgen kann, bis spätestens 2033 auf den neuen Führerschein umgeschrieben haben müssen. Dieser hat dann eine Gültigkeit von 15 Jahren, genau wie die seit Januar 2013 ausgestellten neuen Fahrerlaubnisse einem „Verfallsdatum“ unterliegen.

Das Bundesverkehrsministerium sieht derzeit keine Notwendigkeit die gesetzlichen Bestimmungen zu ändern, die Fahrerlaubnis gilt weiterhin uneingeschränkt, denn entscheidend für die Fahrtüchtigkeit eines Verkehrsteilnehmers ist nicht das Alter, sondern der Gesundheitszustand, sagt ein Ministeriumssprecher. Bisher noch ohne eine ungewünschte Pflichtuntersuchung nur für Ältere.

Karl-Heinz Totz