Mobil im Alter - mit und ohne Auto

Autor(en): Seifert, Kurt

Objekttyp: Article

Zeitschrift: PS-Info: Neues von Pro Senectute Schweiz

Band (Jahr): - (2004)

Heft 3

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-788146

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

Mobil im Alter — mit und ohne Auto

Der freiwillige oder unfreiwillige Abschied vom Führerausweis stellt für viele ein kritisches Lebensereignis dar. Deshalb ist die Frage nach der Fahrtüchtigkeit im Alter ein heikles Thema. Mobil sein zu können hat aber nicht nur mit dem eigenen Auto zu tun.

Im November vergangenen Jahres raste ein 70-jähriger Irrfahrer durch die Zürcher Innenstadt und tötete dabei eine 38-jährige Frau. Noch wochenlang nach diesem tragischen Unfall lagen Blumen und andere Gegenstände der Erinnerung am Ort ihres Ablebens. Wenige Zeit später starb auch der Autofahrer im Krankenhaus - er hatte an einer Demenz gelitten. Dieser Fall sorgte für teilweise aufgeregte Diskussionen über die Frage, ob die Fahrtüchtigkeit älterer Automobilisten nicht mit grösserer Regelmässigkeit und mehr Gründlichkeit überprüft werden müsste.

Diese Debatte wird gegenwärtig von einem anderen Thema überlagert: der Frage nach dem angemessenen Umgang mit zumeist jugendlichen Rasern, die in den vergangenen Wochen und Monaten für eine Reihe von spektakulären Unfällen mit tödlichem Ausgang sorgten. Weil viele dieser Raser aus Regionen des ehemaligen Jugoslawien stammen, tauchen in der Diskussion gelegentlich rassistische Untertöne auf: Ihr Verhalten wird mit einer angeblichen balkanischen Mentalität in Verbindung gebracht. Die Ursachen fürs Rasen sind allerdings weit komplexer und lassen sich nicht auf die nationale Herkunft reduzieren.

Junge und alte «Risikogruppen»

Insgesamt zeigt sich ein erfreulicher gesellschaftlicher Einstellungswandel: Verantwortungsloses Autofahren wird nicht mehr als «Kavaliersdelikt» wahrgenommen, sondern als schwerwiegende Gefährdung des Zusammenlebens im öffentlichen Raum. Ins Visier kommen die «Risikogruppen» – und zu diesen gehören neben den jungen Rasern auch jene älteren Autolenker, die Schwächen im Fahrverhalten nicht mehr ausreichend kompensieren können.

Eine Untersuchung des Statistischen Amtes des Kantons Zürich («statistik.info» 04/ 2004, www.statistik.zh.ch) hat ergeben, dass die über 80-jährigen Autofahrer die Altersgruppe mit dem zweithöchsten Unfallbeteiligungsrisiko, nach den 18- und 19-jährigen Neulenkern, darstellen. Ältere Personen fahren zwar weniger Auto, sind aber - auf die gefahrenen Kilometer bezogen - öfter in Unfälle verwickelt als die mittleren Altersgruppen.

Massnahmen im Gespräch

Das Bundesamt für Strassen ist sich des Problems bewusst und prüft eine Reihe von Massnahmen für ältere Automobilisten. Dazu gehören folgende Überlegungen:

- · Die vorgeschriebenen ärztlichen Prüfungen der Fahrtüchtigkeit sollen nicht erst ab 70, sondern bereits ab 60 Jahren periodisch durchgeführt werden.
- Wegen möglicher Befangenheit soll die Untersuchung nicht mehr vom Hausarzt, sondern von speziell geschulten Medizinern durchgeführt werden.
- Auch eine zeitlich befristete Abgabe des Führerausweises steht zur Debatte. Die Verlängerung soll vom erfolgreichen Besuch eines Weiterbildungskurses abhängig gemacht werden.

Die im Bundesamt und anderswo diskutierten Vorschläge sind durchaus bedenkenswert. Es wäre ein grosses Missverständnis, sie als Teil einer Kampagne gegen «Alte am Steuer» zu begreifen. Man sollte allerdings nicht übersehen, dass solche Vorschläge bei den Betroffenen auch Ängste wecken können: Manche von ihnen befürchten, wegen des eigenen

Alters diskriminiert oder gar schikaniert zu werden. Sie vermuten, man wolle «den Alten» ganz generell die Fähigkeit absprechen, sich angemessen im Verkehr zu bewegen.

Einschränkungen kompensieren

Die Tatsache, dass im Alter die Sehkraft nachlässt und die Fähigkeiten des Gehörs eingeschränkt werden, lässt sich nicht leugnen. Ältere Automobilisten reagieren darauf, indem sie in der Regel umsichtiger und defensiver fahren als Jüngere. Zudem zeichnet sie gegenüber den Jungen, weniger Erfahrenen, die Möglichkeit aus, auf einen reichen Wissensschatz im Umgang mit kritischen Verkehrssituationen zurückgreifen zu können. Allerdings ist allzu blindes Vertrauen auf die eigene Routine nicht zu empfehlen: Da sich die Reaktionszeit mit zunehmendem Alter verlängert, nimmt auch mit der knapper werdenden Entscheidungszeit die Möglichkeit von Fehleinschätzungen zu.

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu gibt in ihrem Handbuch eine Reihe von Empfehlungen für ältere Autofahrer und -fahrerinnen ab. Dazu gehört, sich ab dem 60. Lebensjahr einmal jährlich vom Vertrauensarzt komplett untersuchen zu lassen. Ein Test der eigenen Fahrtüchtigkeit kann dem zumeist unfreiwilligen Verlust des Führerausweises zuvor kommen. Verschiedene kantonale Pro-Senectute-Organisationen führen in Zusammenarbeit mit ACS/TCS und anderen Verbänden entsprechende Kurse durch.

Automobil = autonom?

Die bfu empfiehlt, im Zweifelsfall auf öffentliche Verkehrsmittel auszuweichen. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass viele langjährige Automobilisten ungern auf das eigene Fahrzeug verzichten. Für sie stellt der drohende Abschied vom Auto ein kritisches Lebensereignis dar, auf das sie nur unzureichend vorbereitet sind. In unserer Gesellschaft wird Automobilität mit Autonomie

gleichgesetzt: Freiheit und Selbstbestimmung werden in erster Linie mit dem Besitz und Gebrauch eines Autos in Verbindung gebracht.

Wird die eigene Fahrtüchtigkeit in Frage gestellt, dann geht um viel mehr als den Führerausweis: Eine wesentliche Einschränkung der bislang gewohnten Lebensweise droht. Doch der Verlust kann auch ein Gewinn an Lebensqualität sein. «Die Entdeckung der Langsamkeit» macht es möglich, den Wert anderer Formen der Mobilität schätzen zu lernen.

Rücksicht auf die Schwachen

Unsere höchst mobile Gesellschaft zeichnet sich durch einen ganz besonderen Mangel aus: eine Bewegungsarmut, die auch (aber nicht nur) Menschen im Alter betrifft. Die Bewegungs- und Sportangebote von Pro Senectute setzen diesem Mangel etwas entgegen: Sie fördern die Freude an der Bewegung der eigenen Füsse und des ganzen Körpers. Das wachsende Interesse an solchen Angeboten zeigt, dass das Bedürfnis, auch im Alter beweglich zu bleiben, durchaus vorhanden ist.

Bei den Diskussionen über ältere Automobilisten gerät oft aus dem Blick, dass ältere Frauen und Männer im Verkehr viele Benachteiligungen erleiden müssen. So sind beispielsweise bei den Fussgängerinnen und -gängern die über 80-Jährigen überdurchschnittlich stark gefährdet. Deshalb setzt sich Pro Senectute dafür ein, dass bei der Strassen- und Raumplanung ausreichend Rücksicht auf die Lage der schwächeren Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen genommen wird. Anlässlich der Vernehmlassung zum «Leitbild Langsamverkehr» des Bundesamtes für Strassen hat Pro Senectute darauf hingewiesen, dass eine Veränderung des Verständnisses von Mobilität erforderlich ist. Gerade durch die Förderung der Bewegung aus eigener Kraft könnte die Sicherheit jener, die nicht automobilisiert sind, wesentlich verbessert werden. kas

Die Bewegung aus eigener Kraft fördern.