

Zeitschrift: Fachzeitschrift Heim
Herausgeber: Heimverband Schweiz
Band: 68 (1997)
Heft: 8

Artikel: Verkehrssicherheit : Auto-Mobilität im Alter
Autor: Schnetzler, Rita
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-812356>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Verkehrssicherheit

AUTO-MOBILITÄT IM ALTER

Von Rita Schnetzler

«Autofahren im Alter – ein Problem?», so lautet die Frage, die Ulrich Tränkle in der Einleitung zu der von ihm herausgegebenen Forschungsberichte-Sammlung «Autofahren im Alter»* stellt. Ja, wenn der Autolenker sein Älterwerden nicht akzeptiert und sich Schwächen nicht eingesteht. Nein, wenn er bereit ist, sich selbstkritisch zu beobachten und seinen Fahrstil und seine Fahrgewohnheiten seinem Befinden anzupassen und zu gegebener Zeit auf das Autofahren zu verzichten. – Dies sind vorläufige Antworten, die im folgenden Text und im aufgezeichneten Gespräch mit Armin Steinmann, Verkehrspsychologe der Stadt Zürich, näher erläutert werden.

Der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung nimmt zu. Zudem steigt innerhalb der Gruppe der älteren Menschen der Anteil jener, die einen Führerschein besitzen und mehr oder weniger regelmässig Auto fahren. Dagegen gibt es grundsätzlich nichts einzuwenden:

Einerseits ist hohes Lebensalter an sich noch kein Indiz dafür, dass ein Mensch dem Autofahren nicht mehr gewachsen ist. Das biologische Alter eines Menschen kann stark von seinem chronologischen Alter abweichen. Die interindividuelle Variabilität diesbezüglich ist heute sogar zunehmend.

Andererseits sind ältere Menschen für Unternehmungen wie grössere Einkäufe, den Transport von kranken oder gehbehinderten Angehörigen, den Besuch von Veranstaltungen und die Konsultation von Ärzten in höherem Masse auf die Nutzung des eigenen Fahrzeuges angewiesen als jüngere. Das gilt be-

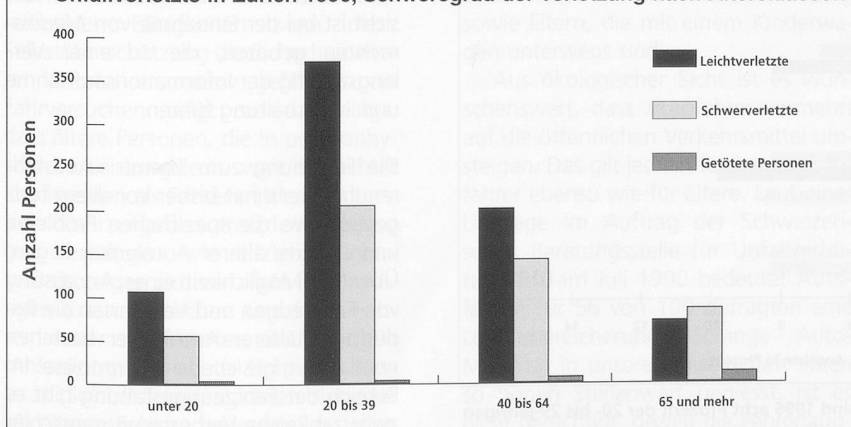
sonders dann, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel nur ungenügend ausgebaut sind – zum Beispiel in ländlichen Gebieten – oder deren Zugänglichkeit von älteren Menschen als ungenügend erlebt wird.

Die absolute Zahl von Unfällen älterer Autofahrer ist bis heute nicht alarmierend. In der Stadt Zürich waren 1996 nur gerade 263 von insgesamt 3449 unfallverursachenden Lenkern und Lenkerinnen mehr als 64 Jahre alt. Allerdings ist der Anteil Älterer an den Fahrausweisbesitzern noch relativ gering, und die Älteren weisen im Vergleich eine viel geringere Fahrleistung auf. Die Anzahl von Unfällen älterer Autofahrer im Verhältnis zu den von ihnen zurückgelegten Kilometern ist zwar immer noch niedriger als jene von jungen Fahranfängern, sie ist jedoch eindeutig höher als jene von Autofahrern mittleren Alters. Zudem führen vergleichbare Unfälle bei älteren Menschen zu gravie-

renderen Verletzungen als bei jüngeren (siehe Abbildung). Wenn man davon ausgeht, dass es bei Frauen ab Jahrgang 1945 üblich war, eine Fahrprüfung abzulegen, während dies bei den Männern bereits ab Jahrgang 1920 der Fall war, so ist damit zu rechnen, dass der Anteil älterer Autofahrer und vor allem älterer Autofahrerinnen und damit die absolute Zahl von verunfallten älteren Autolenkern noch stark steigen wird. In jüngster Zeit beschäftigen sich die mit dem Strassenverkehr befassten Wissenschaften deshalb vermehrt mit diesem Alterssegment. Dabei zeigt sich, dass Unfallursachen und -risiken bei älteren Autofahrern stark abweichen von denen bei jungen Fahranfängern, denen lange Zeit die besondere Aufmerksamkeit solcher Studien galt.

Alkohol am Steuer, Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und andere Risikoverhalten sind bei älteren Menschen viel weniger ein Problem als bei jüngeren: In der Stadt Zürich war 1996 nur gerade bei drei von 100 Unfällen der Über-65-Jährigen Alkohol im Spiel, dagegen war dies bei acht von 100 Unfällen der Gesamtheit der Lenker der Fall. Das Überschreiten der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit wurde gar nur bei einem von 100 über 65-jährigen Unfallbeteiligten beobachtet. Hingegen steigt mit zunehmendem Alter das Unfallrisiko beim Passieren von Kreuzungen, beim Abbiegen, beim Spurwechsel und beim Einfädeln in den fließenden Verkehr (Zahlen 1996 in der Stadt Zürich siehe Kasten). Bei der Beobachtung des Fahrverhaltens älterer Menschen werden vermehrt Fehler beim Beachten von Vorfahrtsregelungen festgestellt, insbesondere bei komplexen Kreuzungen, zudem Schwierigkeiten beim Spurhalten, Rotlichtfehler und unangemessen langsames oder schwankendes Tempo. Eine wichtige Ursache

Unfallverletzte in Zürich 1996, Schweregrad der Verletzung nach Altersklassen



Die Abbildung zeigt den unterschiedlichen Verletzungsgrad von Unfallopfern (Fussgänger, Fahrzeuglenker und Mitfahrer) nach Altersklassen.

* Quellen: Autofahren im Alter / Ulrich Tränkle (Band-Hrsg.). Verlag TÜV Rheinland, Köln, 1994. ISBN 3-8249-0191-9. Zudem die 1993 im Rahmen des Lehrganges FACHLEHRER FÜR VERKEHR des Instituts für Angewandte Psychologie Zürich verfasste Diplomarbeit des Verkehrs-Psychologen Armin Steinmann «Älter werden im Strassenverkehr als Autofahrer. Aber sicher.» (unveröffentlicht)

für solche Fehler sind Veränderungen im Bereich der visuellen Wahrnehmung, die sich mit zunehmendem Alter vollziehen. Bereits im Alter von 40 bis 50 Jahren beginnt die Tagesschärfe nachzulassen. Durch das ständige Wachstum der Augenlinse und die damit verbundene Austrocknung verändern sich ihre optischen und mechanischen Eigenschaften. Ab dem 70. Lebensjahr werden die messbaren Veränderungen im Bereich des Sehvermögens relevant: *Sehschärfe und Akkommodationsbreite* (Anpassungsfähigkeit der Linse) lassen deutlich nach – besonders stark beeinträchtigt ist das Sehvermögen *in der Dämmerung und bei Dunkelheit* –, das *Gesichtsfeld wird zunehmend eingeschränkt*, und das Auge reagiert empfindlicher auf *Blendung*. Zudem erschwert die *Alterssichtigkeit* das Ablesen von Informationen auf dem Armaturenbrett und erhöht dadurch den Aufmerksamkeitsentzug für das Verkehrsgeschehen. Weil 80 bis 90 Prozent der Informationen im Strassenverkehr über das Auge aufgenommen werden, wirken sich Veränderungen in diesem Bereich besonders stark auf die Fahrsicherheit aus.

Bei Über-70-Jährigen stellen meistens auch *längere Reaktionszeiten* und verlangsamte Bewegungsabläufe ein Unfallrisiko dar. Sie tragen diesem Umstand Rechnung, indem sie langsamer und vorsichtiger fahren. Genau da-



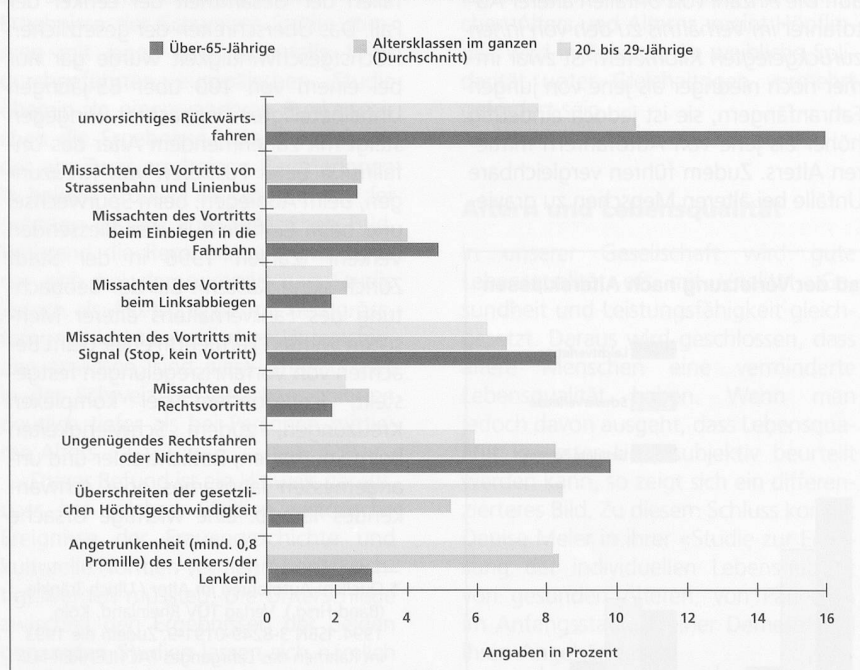
Auch für junge Verkehrsteilnehmer kein Zuckerlecken: Das Zürcher Central. Viele ältere Fahrer vermeiden das Fahren bei schlechtem Wetter.
Fotos Rita Schnetzler

durch provozieren sie andere Automobilisten aber gelegentlich zu gewagten Überholmanövern oder zu dichtem Auffahren, was ihre Angst wiederum verstärkt. Die Schnelligkeit des Verkehrs gefährdet also nicht nur Fussgänger – insbesondere kleine Kinder und Menschen mit einer Gehbehinderung –, sondern sie wird auch für ältere Autofahrer zunehmend zum Problem.

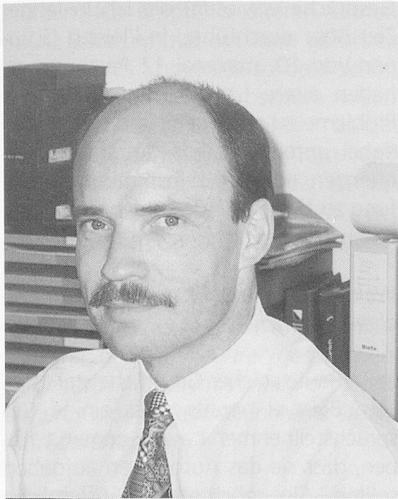
Neben dem Nachlassen der Sehfähigkeit, der Reaktionsfähigkeit und der Motorik scheint die *Parallelverarbeitung* im Alter zu einem zunehmendem Problem zu werden. Offenbar fällt es älteren Menschen schwerer, irrelevante Informationen genügend schnell von relevanten zu unterscheiden oder gleichzeitig verschiedene Informationen zu verarbeiten. Wenn simultan mehrere Aufgaben ausgeführt werden müssen, bekunden ältere Autofahrer im Vergleich zu jüngeren deutlich mehr Schwierigkeiten, als wenn sie sich auf eine Aufgabe konzentrieren können. Besonders deutlich zeigt sich dies, wenn zudem die Reaktionsmodalität bei beiden Aufgaben dieselbe ist – wenn zum Beispiel in beiden Fällen eine manuelle Reaktion gefordert ist. Gemäss jüngeren Studien wirkt sich eine *geringere geistige Leistungsfähigkeit* vor allem dann negativ auf die Fahreignung aus, wenn sie zusammen mit anderen Defiziten auftritt. Besondere Vorsicht ist bei der Einnahme von *Medikamenten* geboten, die zu einer Verlangsamung der Informationsaufnahme und -verarbeitung führen.

Die Forschung zum Thema «Autofahren im Alter» hat bisher vor allem festgestellt, wo die spezifischen Probleme und Defizite älterer Autolenker liegen. Über die Möglichkeit einer Anpassung von Fahrzeugen und Verkehr an die Bedürfnisse älterer Autolenker bestehen noch wenig gesicherte Erkenntnisse. Im Bereich der Fahrzeuggestaltung gibt es zwar zahlreiche Verbesserungsvorschläge von Seiten der Fachleute, diese wurden bisher von den Herstellern jedoch

Einige Ursachen von Verkehrsunfällen 1996 in der Stadt Zürich: Abweichungen bei verursachenden Lenkern und Lenkerinnen der obersten und der untersten Altersklasse vom Durchschnitt aller Lenker und Lenkerinnen



Altersspezifische Unfallursachen: In der Stadt Zürich sind 1996 acht Prozent der 20- bis 29-jährigen Unfallbeteiligten in angetrunkenem Zustand gefahren, dagegen musste 16 Prozent der über 65-jährigen Unfallbeteiligten unvorsichtiges Rückwärtsfahren vorgeworfen werden (pro Unfallbeteiligtem konnten bei dieser Erhebung bis zu drei Ursachen zugeteilt werden).



Armin Steinmann, Verkehrspsychologe der Stadtpolizei Zürich: «An unseren Informationsveranstaltungen treffen wir immer wieder die gleichen Leute.»

nur sehr beschränkt umgesetzt. So wurden Empfehlungen bezüglich der benutzerfreundlicheren Gestaltung von Armaturen Brettern (Nutzung von Piktogrammen, Anordnung nach gestaltpsychologischen Gesichtspunkten, redundante Kodierung, z.B. visuell und akustisch) kaum aufgenommen. Wie weit eine Anpassung von Signalisation und Verkehrsregelungen an die Bedürfnisse älterer Autofahrer möglich wäre und wie diese gestaltet werden müsste, ist noch unklar. Die Gefahr ist hier, dass durch derartige Veränderungen bisher automatisierte Abläufe in kontrollierte umgewandelt und dadurch komplexer anstatt einfacher werden. Jedenfalls können Anpassungen des Umfeldes die Frage nach dem altersbedingten Verzicht aufs Autofahren zwar allenfalls auf später verschieben, sie heben sie aber damit nicht auf.

Untersuchungen zeigen, dass ältere Autofahrer ihre Leistungsfähigkeit und ihre Wahrnehmungsfähigkeiten stärker überschätzen als Probanden mittleren Alters. Zusammen mit dem tatsächlichen Nachlassen der fürs Autofahren relevanten Fähigkeiten kann diese Selbstüberschätzung die Sicherheit älterer Autofahrer massiv gefährden. In Fahrversuchen zeigt sich allerdings, dass ältere Personen, die in psychophysischen Leistungstests weit schlechter abschneiden als Fahrer mittleren Alters, viele Fahraufgaben trotzdem ebenso gut bewältigen wie letztere. Unterschiede zeigen sich vor allem in schwierigen Knotenbereichen und beim Fahren unter erschwerten Bedingungen (Ablenkung, schlechte Lichtverhältnisse...). Solche Schwierigkeiten sind vielen älteren Fahrern bewusst. Sie stellen sich darauf ein, indem sie gewissen Kreuzungen, die sie als gefährlich ein-

stufen, gezielt ausweichen. Zudem vermeiden viele ältere Autofahrer das Fahren zu Stosszeiten, sie vermeiden Nachtfahrten und Fahrten bei schlechtem Wetter, und sie halten die Fahrtzeiten so kurz wie möglich. Durch solche freiwillige Einschränkungen gelingt es ihnen, vorhandene Defizite bis zu einem gewissen Grad zu kompensieren. Wenn jedoch Defizite in mehreren Bereichen zusammentreffen, kann das Autofahren trotz Vermeidungsstrategien zur Überforderung werden. Im besten Fall bemerkt das der Betroffene rechtzeitig und zieht daraus spätestens dann die Konsequenzen, wenn sich Beinahe-Unfälle zu häufen beginnen.

Für «Umsteiger» ist eine hohe Benutzerfreundlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel besonders wichtig. Gerade für wenig gewohnte Benutzer des öffentlichen Verkehrs sind komplizierte Regelungen und unübersichtliche Informationen über Linien, Abfahrtszeiten und Fahrpreise an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein Hinderungsgrund für dessen Benutzung. Ein Problem stellt für viele Menschen auch der Gepäcktransport in öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Zudem werden geringerer Komfort, grössere körperliche Anstrengung, eingeschränkte Freiheit in der Wahl des Fahrtzeitpunktes und die Befürchtung, durch die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel «Zeit zu verlieren» von älteren Menschen als Grund genannt, weshalb sie ungern aufs Autofahren verzichten.

Wenn der Verzicht aufs Auto zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel bei älteren Menschen nicht mit einem Verlust an Mobilität und damit an Lebensqualität verbunden sein soll, ist es wichtig, dass öffentliche Verkehrsbetriebe die altersspezifischen Bedürfnisse berücksichtigen und sich bemühen, die Zugänglichkeit ihrer Fahrzeuge zu erhöhen. Von Verbesserungen in dieser Richtung profitieren neben Betagten auch Menschen mit einer Behinderung sowie Eltern, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind.

Aus ökologischer Sicht ist es wünschenswert, dass Autofahrer vermehrt auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Das gilt jedoch für junge Autofahrer ebenso wie für ältere. Laut einer Umfrage im Auftrag der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU im Juli 1990 bedeutet Autofahren für 56 von 100 Befragten eine Lebensbereicherung. Solange Automobilität in unserer Gesellschaft einen so hohen Stellenwert geniesst, ist es nicht berechtigt, gezielt die Fahrerlaubnis im Alter einzuschränken. Das gilt aber nur, solange die Sicherheit des Au-

tolenkers und seiner Mit-Verkehrsteilnehmer dank genügender Fahrkompetenz gewährleistet ist. Insgesamt zeigt sich, dass eine selbstkritische Haltung und das Beobachten von Schwächen gute Voraussetzungen dafür sind, Probleme frühzeitig zu erkennen. Indem sie sich Schwächen eingestehen und entsprechend darauf reagieren, schützen ältere Autofahrer sowohl sich selber als auch die übrigen Verkehrsteilnehmer.

Gespräch mit Armin Steinmann, Verkehrspsychologe der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Zürich

Armin Steinmann beschäftigt sich als Verkehrspsychologe unter anderem mit Verkehrssicherheit im Alter. Die Autorin sprach mit ihm über seine Erfahrungen mit Beratungs- und Informationsangeboten für ältere Verkehrsteilnehmer:

Herr Steinmann, in welcher Form kommen Sie als Verkehrspsychologe mit älteren Autolenkern in Kontakt?

Ich möchte hier ein bisschen weiter ausholen: Der chronologische und der daraus resultierende biologische Altersabbau beeinflusst das Verkehrsverhalten und damit die Verkehrssicherheit. Deshalb haben wir als Präventionsstelle den Auftrag, mit älteren Verkehrsteilnehmern in Kontakt zu treten und auch in diesem Bereich Präventionsarbeit zu leisten.

Wir tun dies, indem wir über die Medien an die Öffentlichkeit treten und bekannt machen, dass es uns überhaupt gibt. Am besten ist es natürlich, wenn sich die Leute aktiv bei uns Informationen holen. Wir informieren aber auch von uns aus. Zum Beispiel in Form von Plakatkampagnen und Pressebulletins über bestimmte Schwerpunktthemen. Wir sind aber auch an Messen präsent, besonders an der Seniorenmesse, der heutigen Vitalis, die jeweils in den Hallen der Messe Zürich stattfindet. Manchmal informieren wir hier gezielt über ein bestimmtes Thema wie zum Beispiel den Einfluss von Medikamenten auf die Verkehrssicherheit oder die Veränderung der Sehschärfe im Alter. An der Vitalis hielt ich bisher jeweils auch ein Referat.

Auf Wunsch besuchen wir aber auch Seniorenvereinigungen und -vereine sowie Fussgängervereine, in denen ältere Leute ebenfalls stark vertreten sind, und führen dort Referate oder Diskussionen durch. Weiter arbeiten wir mit den Automobilverbänden zusammen, die sich zum Teil ihrerseits

für ältere Leute engagieren. Auch die Teilnahme an Diskussionen am Radio und im Fernsehen gehört zu unserem Aufgabenbereich.

In einem Buch über «Autofahren im Alter», das in Deutschland erschienen ist, heisst es, dass das Interesse älterer Autolenker an Informations- und Schulungsprogrammen eher gering ist. Erleben Sie das auch so?

Ja, das ist tatsächlich ein Problem. Wo bei man bei der Präventionsarbeit im Bereich Verkehrssicherheit generell etwas «verkauft», was die wenigsten Leute zu benötigen glauben: Die meisten Verkehrsteilnehmer fühlen sich als Profis. Gerade ältere Leute, die ja auf eine besonders reiche Erfahrung zurückgreifen können, überschätzen sich oft und haben kein Bedürfnis nach Prävention. Es ist deshalb sehr schwierig, an diese Leute zu gelangen.

Wir führten zum Beispiel jahrelang sogenannte Seniorenrundfahrten durch. Wir luden ältere Leute zu «Gratis-Stadtrundfahrten mit Verkehrsschulung» ein. Jedes Jahr nahmen rund 1000 Leute an diesen Rundfahrten teil. Später führten wir mit diesen Leuten sogar Verkehrsschulung im Massstab 1 zu 1 durch, im Übungszentrum der Stadtpolizei in Schwamendingen. Mit der Zeit stellten wir aber fest, dass immer wieder dieselben Leute an diesen Schulungsprogrammen teilnahmen. Als wir begannen, alte Bekannte zu treffen, stellten wir die Aktion ein. Es war zwar jedesmal ein Erlebnis, aber die Aktion verfehlte das Ziel insofern, als wir ja immer wieder neue Leute motivieren wollten, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Unterdessen stelle ich dasselbe Phänomen auch schon an der Seniorenmesse fest: Ich kenne dort einen Teil der Leute bereits beim Namen.

Was ist das denn für eine Art von Leuten, die so rege von Ihren Informationsangeboten profitieren?

Es sind besonders lernwillige Leute, die immer auf dem neuesten Stand sein möchten. Sie fragen uns jeweils: Was haben Sie Neues? Wir haben also das gleiche Problem wie in Deutschland und in den meisten Ländern: Es ist sehr schwierig, neue Leute für unsere Informationsangebote zu motivieren. Dies obwohl genügende Information angesichts von Änderungen der Signalisation und der Regeln, aber auch angesichts von neuen Techniken eines der wichtigen Kriterien für die Sicherheit im Strassenverkehr ist. Aber wie bringt man dies an eine breitere Öffentlichkeit?

Ihre Aktionen sind in erster Linie informative Veranstaltungen. Gibt es in der Stadt Zürich Anbieter von Trainings für ältere Autolenker?

Ja, der Touringclub führt solche Fahrkurse für ältere Leute durch. Es ist ja in der Schweiz wie in den meisten Ländern so, dass sich Fahrzeuglenker und -lenkerinnen ab dem 70. Lebensjahr alle zwei Jahre von einem Arzt untersuchen lassen müssen. Aufgrund dieser im Strassenverkehrsgesetz verlangten Untersuchung, die heute beim Hausarzt durchgeführt werden kann, wird ihnen die Fahrtauglichkeit attestiert oder eben nicht. Es werden Sehkraft, Beweglichkeit und Muskulatur, aber auch der allgemeine Gesundheitszustand, zum Beispiel das Herz, geprüft, und natürlich auch die geistige Befindlichkeit. Wenn alles in Ordnung ist, erhält der Senior für weitere zwei Jahre die Fahrerlaubnis. Die Kontrolle von aussen ist sinnvoll, denn der Betroffene selbst nimmt Veränderungen oft kaum wahr. Der Altersabbau ist ja ein schleichender Prozess.

Und wenn sich bei der ärztlichen Untersuchung herausstellt, dass etwas nicht in Ordnung ist?

Dann gibt es die Möglichkeit, sich einer Fahrprobe zu unterziehen. Falls sich dabei zeigt, dass allfällige körperliche Gebrechen durch Techniken – zum Beispiel Servolenkung im Fall von Muskelschwund in den Armen oder ein geeignetes Spiegelsystem bei Nackensteife – kompensieren lassen und der Fahrexperte feststellt, dass es dank diesen technischen Hilfsmitteln eigentlich noch recht gut geht, kann der Proband die Fahrerlaubnis behalten. Wenn dies nicht der Fall ist, muss er sie abgeben.

Solche Fahrproben führt, wie bereits erwähnt, auf privater Basis auch der Touringclub durch. Die Fahrprobe auf freiwilliger Basis hat für den Fahrzeuglenker den Vorteil, dass er ohne Angst vor dem Ausweisentzug überprüfen kann, wo er steht. Unterdessen bietet auch eine Gruppe von pensionierten Fahrexperten der Strassenverkehrsämter Fahrproben ohne Druck an, die älteren Autolenkern helfen sollen, sich zu entscheiden, ob sie die Fahrerlaubnis weiterhin behalten oder gelegentlich abgeben möchten. Es kommt immer wieder vor, dass es in solchen unbelasteten Fahrproben gelingt, Leute dazu zu bewegen, den Fahrausweis abzugeben. Diese Fahrproben sind also ein Beitrag zur Präventivarbeit.

Als guter Rahmen für die selbstkritische Auseinandersetzung mit sich selber haben sich auch die Round-table-

Gespräche erwiesen, die ich in letzter Zeit öfter durchführe: In kleinen Gruppen von 10, maximal 12 Personen erhalten ältere Leute Gelegenheit, ihre Probleme zu erkennen. Und sie werden dabei unterstützt, die nötigen Konsequenzen aus der selbstkritischen Prüfung zu ziehen. Beides ist für viele Menschen schwierig.

Welches sind mögliche Ergebnisse solcher Gespräche?

Im Verlaufe solcher Gespräche stellt sich zum Beispiel heraus, dass einige Gesprächsteilnehmer bereits gemerkt haben, dass sie das Autofahren aufgeben sollten. Sie möchten auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, stellen aber fest, dass sie auch hier Schwierigkeiten haben. Dann mache ich auf Sicherheitsvorkehrungen der öffentlichen Verkehrsmittel aufmerksam und gebe Tips, wie man sich am besten verhält. Ich empfehle den Leuten zum Beispiel, mit dem Wagenführer oder der Wagenführerin zu kommunizieren.

Es kommt also öfter vor, dass ältere Leute sich mit dem Auto sicherer fühlen als beim Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel?

Ja, das kommt sehr oft vor. Und zwar nicht zu Unrecht. Wir haben vorher von der für Fahrzeuglenker ab 70 obligatorischen ärztlichen Untersuchung gesprochen. Bei nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern wird natürlich keine solche Kontrolle durchgeführt. Doch auch bei ihnen wirkt sich der Altersabbau aus: In Städten besteht eine auffällig grosse Unfallhäufigkeit bei älteren Leuten im Bereich von Tramhaltestellen. Das ist ein Hinweis oder sogar der Beweis dafür, dass ihre Beweglichkeit und ihre Sehschärfe nachlässt. Ältere Leute tendieren dazu, sich am Boden zu orientieren. Sie achten auf Absätze, um nicht zu stolpern. Manchmal sind sie so fixiert auf den Boden, dass sie das Tram nicht hören und nicht sehen – oder sie vergessen ganz einfach, darauf zu achten. Ihre Aufmerksamkeit ist also dort, wo es für junge, sportliche, dynamische Menschen nicht nötig ist. Dabei vernachlässigen sie die grossen Gefahren.

Beim Ein- und Aussteigen in die öffentlichen Verkehrsmittel haben ältere Leute vor allem Angst vor hohen Tritten und vor der automatischen Türschliessung. Die Türautomaten sind heute zwar schon recht empfindlich: Sie öffnen sich wieder, wenn jemand eingeklemmt wird. Wenn jedoch nur ein Schirm oder ein Stock eingeklemmt ist, reagieren sie nicht. Dann sollte man den Gegenstand loslassen, um nicht zu

stürzen. Ich empfehle älteren Leuten auch, lieber einmal ein Tram abfahren zu lassen. Es kommt ja so bald schon das nächste. In der Broschüre «Älter werden im Strassenverkehr»* ist ein Kapitel der Sicherheit bei Tram- und Busbenutzung gewidmet. Es ist ein Produkt der Zusammenarbeit der Stadtpolizei mit den Zürcher Verkehrsbetrieben.

Sie haben vorher von der Kommunikation mit dem Tramführer gesprochen. Auch sonst gibt es im Verkehr oft Situationen, wo Verkehrsteilnehmer kommunizieren müssen.

Die Kommunikation im Strassenverkehr funktioniert oft schlecht. Wir leben in einer «Redegesellschaft», in der die Sprache das wichtigste Kommunikationsmittel ist. Viele Menschen beherrschen die nonverbale Kommunikation, insbesondere die Körpersprache, nicht mehr richtig. Zudem ist der Strassenverkehr oft zu hektisch für Kommunikation. Hemmend wirkt auch die Technik: Die heutigen getönten und extrem schrägen Autoscheiben erschweren die Sicht von aussen ins Fahrzeug hinein. Der Aufruf zum Blickkontakt am Fussgängerstreifen scheint mir deshalb wenig sinnvoll, denn gerade ältere Leute mit Sehproblemen haben Mühe, in die Fahrzeuge hineinzusehen. So entsteht eine einseitige Kommunikation, die zu Missverständnissen und Gehässigkeiten führt. Hingegen rate ich älteren Leuten, sich im Strassenverkehr bewusst zu verhalten: Durch konsequentes und konkretes Auftreten zeigen sie den Autofahrern: «Ich bin jemand.» Als Fussgänger werden sie so besser gesehen und berücksichtigt.

Gemäss der Statistik Verkehrsunfälle der Stadtpolizei Zürich waren 1995 42 von 607 verletzten (bzw. getöteten) Autofahrern, also knapp 7%, über 65-jährig. Wie gross schätzen Sie die Verkehrsbeteiligung als Autofahrer der Über-65-Jährigen?

Die Verkehrsbeteiligung ist kleiner als die Unfallbeteiligung. Gemessen an der Fahrleistung verunfallen ältere Leute wieder etwa gleich oft wie die Fahrer. Die Unfallhäufigkeit nimmt im Verhältnis zu den gefahrenen Kilometern also wieder zu. Es ist aber eine spezielle Art von Unfällen, in die ältere Leute verwickelt sind. Die Unfallursachen stehen in einem klaren Zusammenhang mit körperlicher Befindlichkeit und nachlassender Sehkraft.

Wie schätzen Sie die Kompensationsmöglichkeiten älterer Autolenker ein?

Die reiche Erfahrung älterer Menschen ist ein klarer Vorteil: Gerade auch negative Erfahrungen haben sie gelehrt, Gefahren abzuschätzen und sich dementsprechend zu verhalten.

Für Über-65-Jährige, die nicht mehr berufstätig sind, sollte Zeitdruck eigentlich kein Argument mehr sein, statt öffentlicher Verkehrsmittel das Auto zu benutzen. Trotzdem fahren Über-65-Jährige Auto, sogar in Städten, in denen man sich kaum über mangelnden Ausbau des öffentlichen Verkehrs beklagen kann. Weshalb?

Auto-Mobilität bedeutet für viele und gerade für ältere Menschen Lebensqualität, Luxus.

Das Auto als Prestigeobjekt?

Nicht nur: Viele Leute benutzen das Auto im Alter zum Beispiel fürs Reisen. Mit Auto oder Campingbus fahren sie durch ganz Europa. Das sollte man ihnen auch nicht verbieten: Viele Leute sind bis ins hohe Alter fit und haben keine gesundheitlichen Probleme.

Ältere Menschen sind durch abnehmende Leistungsfähigkeit und erhöhte Verletzlichkeit im Strassenverkehr besonders gefährdet. Erleben sich ältere Verkehrsteilnehmer im Verkehr vermehrt als Opfer?

Nein, im allgemeinen nicht. Ausser vielleicht wenn es um ihren Bereich geht: Fussgängerbereich und Trottoirs empfinden sie als ihr Territorium. Hier fühlen sie sich durch Skater und Velofahrer verdrängt. Deren Geschwindigkeit bedroht sie, was ja auch verständlich ist. Das Strassenverkehrsgesetz gibt ihnen recht: In den Fussgängerbereich gehören keine Fahrzeuge. Der Fussgängerbereich soll allen Menschen zugänglich sein, auch jenen, die nicht mehr so fit und dynamisch sind.

In der Broschüre «Älter werden im Strassenverkehr. Aber sicher.» schreiben Sie, dass es mit zunehmendem Alter wichtig ist, sich einzugestehen, dass man «nicht mehr der Tiffigste ist». Ist das gemäss Ihrer Erfahrung für ältere Menschen ein Problem?*

Ja, und zwar hängt das eng mit den Wertvorstellungen in unserer Gesellschaft zusammen: In anderen Kulturen ist das Alter etwas Erstrebenswertes. Bei uns hingegen zählt die Leistung. Daher kommt wohl auch die Angst vor dem Altwerden, das natürlich mit gewissen Leistungsdefiziten verbunden ist.

Und was man fürchtet, verdrängt man?

Ja. Das kann sogar soweit gehen, dass jemand sich strikte weigert, seinen Fahrausweis abzugeben. Das Verlieren der Fahrerlaubnis wird als Verlust erlebt, als ideeller Verlust. Der Fahrausweisbesitz wird hierzulande sehr hoch bewertet, auch von jungen Leuten: Wenn einer die Fahrprüfung nicht beim ersten Mal besteht, gilt er als Versager. Eigentlich ist das ja völlig irrational: Autofahren können ist in der Wertvorstellung unserer Gesellschaft «der» Leistungsausweis. Diesen Beweis seiner Leistungsfähigkeit möchte man natürlich nicht gerne verlieren. Da sind gelegentlich Massnahmen von aussen nötig.

Viele ältere Autofahrer sind sich ja aber, wie Sie gesagt haben, ihrer Schwächen sehr wohl bewusst?

Sie wissen es oft, ja. Wobei es noch einmal eine andere Sache ist, daraus die Konsequenzen zu ziehen. Manch einer weiss zum Beispiel, dass er nicht mehr so gut hört. Aber bis er sich ein Hörgerät anpassen lässt, braucht es manchmal viel. Das Hörgerätetragen ist nicht «in». Das Gehör ist allerdings fürs Autofahren nicht so relevant. Hier muss man sich vor allem auf den Sehsinn verlassen können.

Wie reagieren ältere Autolenker, wenn sie von Ihnen auf mögliche Schwächen und auf altersbedingte Veränderungen angesprochen werden?

Meistens recht gut. Es kommt natürlich darauf an, wie man so etwas sagt. Ich klage niemanden an, ich will auch nicht belehren. Vorwürfe lösen ja oft eine gewisse Abwehr aus. Ich versuche, mit den Leuten gemeinsam eine Lösung zu suchen. Wichtig ist mir auch, dass ich in den Gesprächen ein gutes Bild von den anderen Altersgruppen vermittele. Das trägt dazu bei, Gehässigkeiten abzubauen, die zu Gefahren und zu einem schlechten Klima im Strassenverkehr führen.

Für viele Menschen wird Autofahren im Alter vermehrt zum Stress. Dieser Überforderungs-Stress ist der Gesundheit nicht zuträglich. Wer seinen Fahrausweis rechtzeitig abgibt, erweist damit seiner Gesundheit einen Dienst. ■

* Älter werden im Strassenverkehr. Aber sicher. Broschüre, 1. Auflage 1993. Hrsg. Stadtpolizei Zürich, Unfallverhütung.