

**Zeitschrift:** PS-Info : Neues von Pro Senectute Schweiz  
**Herausgeber:** Pro Senectute Schweiz  
**Band:** - (2004)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Mobil im Alter - mit und ohne Auto  
**Autor:** Seifert, Kurt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-788146>

### **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:** 22.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.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 Raser 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](http://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 Medizern 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.