

Fahrtüchtigkeit im Alter - Ab wann wird's gefährlich?

Eine Sendung von Barbara Dobrick

1. O-Ton Horst Frey (12'')

Ich bin aus einer Seitenstraße gekommen und wollte in die Hauptstraße rein und sah hinten ein Fahrzeug kommen. Und das habe ich wahrscheinlich nicht richtig eingeschätzt. Das war plötzlich da.

1. Atmo Autocrash (aus dem Schallarchiv)

Sprecher:

Und es kracht. Benommen sitzt der 76jährige Horst Frey in seinem zerbeulten Mercedes. Seine Hand ist aufgeschürft. Der Fahrer des anderen Wagens ist unverletzt, aber auch sein Fahrzeug ist schwer beschädigt.

Sprecherin:

Zwei Tage später fährt Herr Frey mit einem Leihwagen zum Arzt, um seine Hand neu verbinden zu lassen.

2. O-Ton Horst Frey (28'')

Da wollte ich parken und wollte rückwärts auf einen Kantstein hinter den parkenden Fahrzeugen auf der Straße rauffahren. Und das ging nicht mit einem Mal, und da habe ich mehr Gas gegeben und bin dann auf dem Bürgersteig lang gerauscht und bin dann in ein anderes Fahrzeug in die Tür reingefahren, und

ein anderes Fahrzeug, das da noch stand, das habe ich vorne an der Stoßstange und an der Lampe getroffen.

2. Atmo Autocrash (aus dem Schallarchiv)

Sprecherin:

Drei Fahrzeuge sind erheblich beschädigt, weil Herr Frey am Ende seines Einparkmanövers Gas- und Bremspedal verwechselt hatte. Seine Frau will sich nicht vorstellen, was passiert wäre, wenn er Passanten angefahren hätte, die nur zwei, drei Meter entfernt waren. Für den Sohn steht fest: Der Vater kann und darf nicht mehr ans Steuer. Der alte Herr hat Durchblutungsstörungen in den Beinen, ist herzkrank und Diabetiker, klagt über Gleichgewichtsstörungen und schläft oft unvermittelt ein.

Sprecher:

Die Polizei hat beide Unfälle aufgenommen. Die Freys wissen nicht, dass sie Berichte an die Hamburger Führerscheinstelle schicken wird. Dort ist Michael Posch stellvertretender Abteilungsleiter. Etwa 700 Mal im Jahr landen bei ihm Informationen über Senioren, deren Fahreignung in Frage steht. Die Hinweise kommen von Angehörigen, in seltenen Fällen von Ärzten, vor allem kommen sie von der Polizei, die häufig von anderen Autofahrern alarmiert wird.

3. O-Ton Michael Posch (47'')

Weil die Leute teilweise dann mit 20 durch die Gegend fahren, wo 50, 60, 70 erlaubt ist. Die Leute fahren Schlangenlinien, über Kantsteine, so dass der Hintermann denkt, der ist doch betrunken, ruft dann die Polizei. Die kommen dann und versuchen, da auch hinterherzufahren, stellen in der Regel das Gleiche fest und halten diejenigen dann an. Und dann gibt's teilweise traurige Berichte oder auch teilweise wirklich lustige Berichte, weil die die Leute teilweise gar nicht mehr zum Anhalten kriegen. Die reagieren überhaupt nicht auf die Zeichen der

Polizei, fahren kilometerweit weiter. Das wird schon teilweise so, dass sie die mit Gewalt einbremsen müssen, bevor die das überhaupt merken.

Sprecherin:

Nach zwei Unfällen innerhalb von 48 Stunden versuchen Frau und Sohn, Herrn Frey zum Verzicht aufs Autofahren zu bewegen. Ohne Erfolg. Michael Posch weiß, dass solche Gespräche in vielen Familien zu Streit, aber nicht zu Lösungen führen. Er hat häufig besorgte Angehörige am Telefon.

4. O-Ton Michael Posch (35'')

Es ist aber leider oft so, dass da gerade die Familienmitglieder am wenigsten Einfluss haben, dass die Leute da gerade nicht auf die hören. Die versuchen's natürlich alle. Einige nehmen dann auch den Leuten tatsächlich die Autoschlüssel weg, oder die parken die Autos dann um, damit sie die Autos erstmal nicht mehr wieder finden. Den Leuten raten wir aber auch immer, sich an die Polizei direkt zu wenden. Der bürgernahe Beamte, der wird da hingehen. Der sagt, er hat's gehört, dass er immer noch Auto fährt und nicht so gut drauf ist. Und der wird dem nicht sagen, von wem er das hat.

Sprecher:

Auch solche Besuche führen zu Berichten an die Führerscheinstelle. 70 bis 80 Prozent der dort in die Wege geleiteten Überprüfungen enden mit dem Entzug der Fahrerlaubnis oder dem mehr oder weniger freiwilligen Verzicht auf den Führerschein. Die Führerscheinstelle in Hamburg reagiert auf dringende Fälle schnell, aber normalerweise dauert es einige Monate, bis die Fahrer Post von der Behörde bekommen.

5. O-Ton Michael Posch (52'')

Alleine auf Grund des Alters werden wir auf niemanden zugehen, sondern erst gucken, was da für eine Sachlage ist, ob da körperliche Einschränkungen

bestehen oder Anzeichen von Demenz, Verwirrtheit sind. Und dementsprechend ordnen wir dann Atteste an. Sollte der Betroffene oder die Betroffene dann nicht mitspielen, ordnen wir dann ein Gutachten an. Oder wenn grobe Fahrfehler da sind, ordnen wir auch eine so genannte Fahrprobe an. D.h., da wird jemand unter Prüfungsbedingungen mit einem Prüfer vom meistens hier TÜV Hanse durch die Stadt fahren, also ähnlich einer Prüfung, wobei da eben mehr Wert drauf gelegt, auf die Beobachtung, ob der noch die nötigen Reaktionszeiten hat, ob er die nötige Verkehrsbeobachtung hat oder andere Dinge.

Sprecher:

Andrea Löffler-Wulff ist Fachärztin für Neurologie und Psychiatrie und hat eine Zusatzqualifikation als verkehrsmedizinische Gutachterin. Sie untersucht alte Autofahrer, denen auferlegt wurde, ihre Fahreignung nachzuweisen. Oft kommen sie in Begleitung ihrer Ehefrauen.

6. O-Ton Andrea Löffler-Wulff (41'')

In der älteren Generation gibt es ja sehr viel mehr Männer mit Führerschein als Frauen, somit sind die Frauen auch immer auf ihren Transport durch den Ehemann angewiesen und übernehmen ja manchmal Kopiloten-Funktion als Beifahrer. Wenn dann der Ehemann nicht mehr Auto fahren darf aus medizinischen Gründen, hat das ja auch für sie Konsequenzen. Das ist der eine Aspekt, und der andere Aspekt ist eben, dass die Ehefrauen auch die Krankheitssituation relativieren, weil sie ihrem Partner nicht schaden möchten und mit ihm so eng verbunden sind.

Sprecherin:

Die Untersuchung ist umfangreich und kostet je nach Aufwand 400 bis 600 €.

7. O-Ton Andrea Löffler-Wulff (41'')

Die Patienten werden erst einmal befragt, d.h., wir erheben eine ausführliche Anamnese. Wir müssen ja wissen, was für Vorerkrankungen die haben, welche Medikamente sie einnehmen. Im Anschluss daran erfolgt dann eine ausführliche körperliche Untersuchung, eine neurologische Untersuchung und eine psychiatrische Untersuchung. Bei den älteren Patienten machen wir regelmäßig auch kognitive Tests, d.h., in dem Test wird die Konzentration, Merkfähigkeit und die Wahrnehmung getestet sowie Orientierung.

Sprecher:

In den meisten europäischen Ländern müssen sich alte Autofahrer und -fahrerinnen Gesundheitschecks unterziehen – in Deutschland nicht. Daran hat auch der zum 1. Januar 2013 in der EU eingeführte neue Führerschein nichts geändert. Die Ärztin Andrea Löffler-Wulff findet das bedenklich.

8. O-Ton Andrea Löffler-Wulff (20'')

Es ist ja nicht mal festgelegt, wie gut jemand gucken muss oder hören muss, um Auto zu fahren. Ich erlebe viele Patienten, die seit Jahren überhaupt nicht mehr beim Augenarzt waren, die 85 sind und die zudem auch noch schlecht hören und trotzdem Auto fahren.

Sprecherin:

Die Ärztin wünscht sich ein größeres Problembewusstsein, mehr Verantwortungsgefühl beim Thema Fahrfähigkeit im Alter – auch bei ihren eigenen Kollegen und Kolleginnen.

9. O-Ton Andrea Löffler-Wulff (54'')

Wenn Patienten zu mir kommen, die offensichtlich nicht mehr orientiert sind, zeitlich und örtlich, die ausgeprägte kognitive Funktionsstörungen haben, also Störungen in der Merkfähigkeit, in der Konzentration, in der Aufmerksamkeit, dann bin ich ja doch gelegentlich ratlos, wieso das bisher noch gar keinem aufgefallen ist, da mal prüfen zu lassen, ob die noch verkehrstauglich sind. Ich würde es schon gut finden, wenn alle Ärzte, die wirklich länger mit ihren Patienten zu tun haben, die sie auch länger kennen, das vorsichtig thematisieren. Sie müssen ja keine endgültige Aussage treffen, es sei denn, die Sache ist ganz klar. Das gibt es ja auch, und da ist jemand nicht mehr fahrtauglich. Und da muss eben halt auch der Hausarzt dann mal Tacheles reden.

Sprecherin:

Das ist aber keine Selbstverständlichkeit. Und es ist auch keineswegs üblich, dass Patienten bei ihrer Entlassung aus einem Krankenhaus eine Einschätzung ihrer Fahrfähigkeit mitbekommen – nicht einmal nach einem Schlaganfall.

10. O-Ton Andrea Löffler-Wulff (13'')

Ich denke nach so einem Schlaganfall mit körperlichen Handicaps sollte man zumindest nach einer Reha-Maßnahme im Bericht einen Hinweis dazu finden. Das ist aber nicht die Regel.

Sprecher:

Das Bewusstsein für die Problematik nimmt nur langsam und gegen große Widerstände zu. Lange wurde gebetsmühlenartig wiederholt, nicht die alten, sondern die jungen Autofahrer seien das Problem. Dabei dürften auch mächtige Interessen eine Rolle spielen: Alte Autofahrer geben viel Geld aus für Autos, in Werkstätten und für ADAC-Mitgliedschaften. Politiker wissen, wie unpopulär es ist, sich öffentlich über die Gefahren durch betagte Autofahrer zu äußern.

Aber die Verkehrssicherheitsberichte, beispielsweise von Niedersachsen und Schleswig-Holstein, sind deutlich: Es werden mehr tödliche Unfälle von Senioren verursacht als von jungen Fahrern.

Sprecherin:

Erst langsam beginnt man, die Gefahren wenigstens richtig zu *untersuchen*. Fahranfänger werden schon länger statistisch sehr genau erfasst - im Gegensatz zu den Senioren. Die werden in amtlichen Statistiken manchmal noch immer ohne jede weitere Differenzierung als Gruppe der über 65-Jährigen geführt. Siegfried Brockmann weiß, dass das zu Fehleinschätzungen führt. Er ist Chef der Unfallforscher der Versicherer.

11. O-Ton Siegfried Brockmann (22'')

Es ist mir in der Tat sehr, sehr wichtig, Senioren nicht über einen Kamm zu scheren, und zwar in jeder Beziehung. Erstmal ist das natürlich individuell sehr unterschiedlich. Wenn wir aber nur von der Statistik ausgehen, dann ist es so, dass 65-Jährige völlig unauffällig sind. Ab dem 75. Lebensjahr beginnen die Probleme dann allerdings sehr deutlich und sehr drastisch.

Sprecher:

Vor allem in komplexen Verkehrssituationen können alte Autofahrer überfordert sein. Besonders häufig verursachen sie deshalb Unfälle an Kreuzungen, an denen sie auf viele Dinge gleichzeitig achten müssen.

Sprecherin:

Da auch kleinere Schäden meist reguliert, aber längst nicht immer von der Polizei aufgenommen werden, haben die Versicherungen mehr Fälle als die Polizei.

12. O-Ton Siegfried Brockmann (22'')

Es ist natürlich kein Wunder, dass man mit den Schadenstatistiken am Ende auf genau dieselben Ergebnisse kommt, auf die auch die Unfallforschung kommt. D.h. jenseits des 75. Lebensjahres wird es dann für den Versicherer statistisch gesehen deutlich teurer. Und darauf reagieren die Prämien natürlich. Allerdings ist jeder Versicherer da auch völlig frei.

Sprecher:

Im Herbst 2012 haben etliche Kfz-Versicherungen die Prämien für alte Autofahrer drastisch erhöht – nämlich um 60, 80, 90 oder gar 100 Prozent. Das könnte dazu beitragen, dass Senioren die Gefahren realistischer einschätzen. Die werden von älteren Verkehrsteilnehmern nämlich regelmäßig *unterschätzt*. Anders gesagt: Viele ignorieren altersbedingte Veränderungen und überschätzen deshalb ihre Fähigkeiten.

13. O-Ton Siegfried Brockmann (21'')

Das fängt schon mit den gesundheitlichen Fragen an, wie gut kann ich sehen. In jedem Test, wo wir ältere Autofahrer rekrutieren, stellen wir fest, dass diese ihr eigenes Sehvermögen für deutlich besser gehalten haben, als es objektiv ist. Das geht mit „mentalen Defiziten“ weiter, also wie kann ich komplexe Situationen erkennen.

Sprecherin:

Eine große Diskrepanz zwischen Selbsteinschätzung und Realität, stellt auch Hannes Frey bei seinem Vater fest.

14. O-Ton Hannes Frey (23'')

Er merkt einfach nicht, weil er langsamer reagiert, dass er langsamer reagiert. Sein Vergleichsmaßstab hat sich mit ihm verschoben. Für ihn ist es eigentlich ganz normal. Vielleicht sieht die Welt aus seiner Sicht so aus, dass er sich

wundert, wie hektisch die anderen alle sind, aber er merkt gar nicht, dass er so langsam geworden ist.

Sprecherin:

Den beiden Unfällen, die Herr Frey innerhalb von drei Tagen verursacht hatte, waren mehrere Beinaheunfälle vorausgegangen. Einmal konnte er seinen rechten Fuß nicht mehr bewegen und strandete auf einer Autobahn auf dem Standstreifen. Dort holte ihn ein Krankenwagen ab.

Sprecher:

Trotzdem: Aufs Fahren verzichten will er nicht, obwohl Sohn und Ehefrau ihn dazu drängen. Sie sind froh, dass der Wagen noch in der Werkstatt ist und er keine Anstalten macht, sich einen Mietwagen zu nehmen.

15. O-Ton Hannes Frey (23'')

Ich hab' das Gefühl, vom Kopf ist es ihm einigermaßen klar, aber so vom Gefühl ist das so stark, dass er da immer wieder ganz merkwürdige Argumente bringt, dass er sagt, ich bin ganz vorsichtig und fahr' ganz langsam. Aber wenn man dann beim Rückwärtsfahren Gas und Bremse verwechselt, dann nützt das Langsamfahren beim besten Willen nichts.

Sprecherin:

Nach langem Hin und Her und einer Recherche im Internet hat Hannes Frey herausgefunden, dass man seine Fahrfähigkeit beim TÜV testen lassen kann. Sein Vater willigt schließlich ein, diesen Test zu absolvieren, bevor er wieder fährt.

16. O-Ton Hannes Frey (46'')

Es gab einmal so einen Bereich, da ging es um Erkennen von

Verkehrssituationen. Und dann einmal einen Teil, wo so die Reaktionsgeschwindigkeit getestet wurde. Und in dem dritten Bereich die Konzentration. In diesem Bereich „Verkehrssituationen einzuschätzen“, da war er wirklich gut, für sein Alter und insgesamt wirklich gut abgeschnitten. Das war absolut in Ordnung. Aber beide anderen Bereiche, also sowohl die Konzentration als auch die Reaktionsgeschwindigkeit, waren so deutlich und so klar absolut nicht fahrtüchtig, dass es zum Glück überhaupt gar keine Diskussion darüber gibt an diesem Ergebnis.

Sprecherin:

Fachlicher Leiter der Begutachtungsstellen für Fahreignung beim TÜV Nord ist Dr. Ralf Buchstaller. Ihm liegt eine faire Überprüfung von Senioren besonders am Herzen. Alter dürfe nicht per se ein Nachteil sein – dafür hat er schon in seiner Doktorarbeit plädiert.

Sprecher:

Die Leistungsfähigkeit im Alter ist vor allem vom Gesundheitszustand abhängig. Die Zahl der Lebensjahre allein ist deshalb nicht aussagekräftig. Allerdings tun sich auch Experten schwer damit, Standards zur Bewertung der notwendigen Fähigkeiten zu definieren.

17. O-Ton Dr. Ralf Buchstaller (32'')

Hier wird oft die Reaktionsschnelligkeit in den Vordergrund gestellt, der eigentlich nicht so der entscheidende Faktor ist, denn am sichersten fährt nicht der Fahrer, der am reaktionsschnellsten ist, sondern der, der so fährt, dass er gar nicht erst diese schnelle Reaktion benötigt, um den Unfall zu verhindern. Wir führen hauptsächlich Tests aus, die die Bereiche Konzentration und Aufmerksamkeit überprüfen, und da wird keiner wirklich ernsthaft zweifeln, dass man beim Autofahren Konzentration und Aufmerksamkeit benötigt.

Sprecher:

Wenn das gegeben sei, können alte Autofahrer ihr Fahrverhalten oft lange gut anpassen. Sie fahren beispielsweise langsamer.

18. O-Ton Dr. Ralf Buchstaller (16'')

Das ist ja das, was viele ältere Kraftfahrer ja auch schon automatisch durchführen. Die vermeiden in der Regel bestimmte Fahrsituationen, fahren bei Regen und in den Nachtstunden, bei Glätteis, bei Schnee, Fahrten t in ihnen nicht bekannte Innenstädte.

Sprecherin:

Oft wäre es bei ausreichend selbstkritischer Betrachtung für alte Autofahrer zu erkennen, wann sie zu einer Gefahr für sich selbst und andere werden, sagt Ralf Buchstaller.

19. O-Ton Dr. Ralf Buchstaller (39'')

Es gibt immer wieder frühe Alarmzeichen. Wenn es gehäuft zu Beinaheunfällen kommt und oder diese vielen kleinen Parkrempler und kleinen Beulen, wenn man merkt, das ist mir früher nicht passiert, dann sind das, sicherlich nicht der Einzelfall, aber wenn das doch vermehrt vorkommt, deutliche Anzeichen für eine nachlassende Leistungsfähigkeit und sollte als Alarmsignal gelten, zu überlegen, ob man das Führen von Kraftfahrzeugen eventuell ganz sein lässt oder sich wirklich noch einmal an eine Beratungsstelle wendet, um zu prüfen, in wie weit ist es jetzt schon sinnvoll, meinen Führerschein abzugeben.

Sprecher:

Herr Frey hat solche Alarmzeichen nicht ernst genommen. Und schließlich waren seine Anpassungsleistungen nicht mehr ausreichend, um Unfälle zu vermeiden. Seine Testergebnisse haben das eindeutig bewiesen und ihn tief deprimiert. Aber er hält sich an sein Versprechen und fährt nicht mehr selbst.

Sprecherin:

Drei Monate nach seinen Unfällen bekam Herr Frey Post von der Führerscheinstelle. Er hat darauf nicht reagiert. Als er dann aufgefordert wurde, innerhalb von sechs Wochen ein fachärztliches Gutachten vorzulegen, hat er seinen Führerschein ans Verkehrsamt geschickt. Dennoch: Ganz verarbeitet hat er diesen gravierenden Einschnitt in seinem Leben noch nicht.

20. O-Ton Horst Frey (23'')

Manchmal habe ich den Eindruck, na, vielleicht könntest du es doch schaffen, irgendwie. Vielleicht ist das nur eine Momentsache jetzt gewesen. Man gaukelt sich ja auch manchmal was vor. Und dann komme ich doch zu dem Punkt, dass ich sage, aufgrund meiner Beschwerden, die ich habe, ist es besser, dass ich nicht fahre. Ich kann ja andere Leute in Schwierigkeiten bringen und mich auch, dass ich dann lieber aufhöre.

Sprecher:

Die Zahl der über 75-Jährigen wächst stetig. Die Zahl alter Verkehrsteilnehmer wird sogar überproportional steigen, weil immer mehr Menschen dieser Altersgruppe einen Führerschein und ein Auto haben werden, auch weil alte Frauen als Fahrerinnen bislang noch stark unterrepräsentiert sind.

Sprecherin:

Selbst Experten sind sich nicht einig darüber, ob Fahreignungs- bzw. Gesundheitstests vorgeschrieben werden sollten. Alle hingegen empfehlen, sich

freiwillig untersuchen zu lassen und appellieren an die Eigenverantwortung der Senioren, denn obwohl sie weit weniger Kilometer fahren als jüngere Leute, ist der Anteil der Unfall*verursacher* in keiner Altersgruppe so hoch wie bei den über 75-Jährigen.

Zur Verfügung gestellt vom NDR

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf nur für private Zwecke des Empfängers benutzt werden. Jede andere Verwendung (z. B. Mitteilung, Vortrag oder Aufführung in der Öffentlichkeit, Bearbeitung, Übersetzung) ist nur mit Zustimmung des Autors zulässig. Die Verwendung für Rundfunkzwecke bedarf der Genehmigung des NDR.