



Debatte zu Senioren im Straßenverkehr: Hans-Peter Klauda vom Stadtseniorenrat (3. von links) und Dorothee Jacobs-Krahen von der Volkshochschule begrüßten die Runde mit SÜDKURIER-Redakteur und Moderator Philipp Zieger (von links), Fahrcoach Franz Fabian, Wissenschaftler Wolf Dieter Oswald, Polizist Willi Schmidberger und Altersmediziner Achim Gowin. BILD: CLAUDIA RINDT

So bleiben Senioren mobil

- Podiumsdiskussion über das Autofahren im Alter
- Experten lehnen Tests nur für Senioren ab

VON CLAUDIA RINDT

Konstanz – Wissenschaftler und Fachleute haben bei einer Podiumsdiskussion im Wolkensteinsaal mit Vorurteilen gegenüber älteren Menschen im Straßenverkehr aufgeräumt. Um alle Altersgruppen mobil zu halten, empfehlen sie Unterstützung durch neue Techniken, Training, einen anderen Umgang mit älteren Menschen in der Gesellschaft und Raser-Kontrollen, die wirklich greifen. Der Stadtseniorenrat, das SÜDKURIER-Medienhaus und die Volkshochschule hatten gemeinsam zur Debatte geladen. Moderator war der SÜDKURIER-Redakteur Philipp Zieger.

► **Wolf Dieter Oswald**, Leiter der Forschungsgruppe Prävention und Demenz an der Universität Erlangen-Nürnberg, präsentierte zum Auftakt Statistiken aus der Versicherungswirtschaft, nach denen Senioren nur beim Ein- und Ausparken auffällig häufiger Unfälle verursachten als andere Altersgruppen. Er kam zum Schluss: Nicht die Senioren seien ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr. Überhaupt sei die Gesundheit nur einer der vielen Aspekte, die bei Unfällen eine Rolle spielten. Der Wissenschaftler empfahl älteren Menschen den Einsatz technischer Hilfsmittel, wie die Kamera fürs Rückwärtsfahren, um etwa Schwächen beim Wenden des Oberkörpers auszugleichen. Er schlug vor, ähnlich wie bei Piloten, alle Verkehrsteilnehmer, unabhängig vom Alter, in Intervallen zu Testfahrten mit einer geschulten Person zu laden und Fortbildungen zu belohnen. Zudem plädierte er für eine Revolution in der Raser-Kontrolle. Der Wald der Tempo-Limit-Schilder solle gelichtet und dank neuer Techniken jedes Ver-

Die Statistik

Nach den Daten des Statistischen Bundesamts waren 2016 an den Unfällen im Straßenverkehr Senioren mit 13 Prozent beteiligt, davon zählten 13 Prozent als Verursacher. Das Risiko von Senioren, in einem Auto zu verunglücken, ist seit 1980 um 28 Prozent gestiegen, das auf einem Fahrrad zu verunglücken um 70,8 Prozent. Das Risiko älterer Menschen als Fußgänger in einen Unfall verwickelt zu werden ist in diesem Zeitraum um 64 Prozent gesunken. Das Bundesamt geht davon aus, dass Senioren heute häufiger ein Auto oder Fahrrad nutzen als noch vor etwa 30 Jahren. (rin)

kehrszeichen zur Kontrollstelle werden. Jeder Wagen könnte mit einem Chip ausgestattet werden, der jede Tempoüberschreitung registriert. Beim regelmäßigen TÜV werde dieser dann ausgelesen und Bilanz gezogen. Der Professor geht davon aus, dass dies schlagartig den Verkehr entschleunigt würde.

► **Achim Gowin**, Leiter der Altersmedizin des Gesundheitsverbands im Landkreis Konstanz, plädierte für einen anderen gesellschaftlichen Umgang mit Senioren. Statt sie in die Rente abzuschieben, sollten sie weiter gefordert werden, und so ihre Fähigkeiten erhalten. „Es gibt so unfassbar viele Aufgaben. Die Menschen sind heute biologisch zehn Jahre jünger als in den 50er-Jahren.“ Der Mediziner warnte davor, Senioren generell bestimmte Defizite zuzuschreiben. „Jeder Mensch kommt mit unterschiedlichem Reaktionsvermögen auf die Welt.“ Es sei also sehr individuell, wie es sich im Alter verändere. Auf Nachfragen von Moderator Zieger sagte er, die vom Vordredner angesprochene Schwäche beim Ein- und Ausparken bei Senioren sei vor allem der zunehmenden Steifheit des Körpers geschuldet. Zur Demenz stell-

te er fest: Bei leichter und mittelschwerer sei ein Ausschluss aus dem Verkehr nicht zwingend. Es sei aber möglich, gesetzesfeste Kategorien festzulegen, wann die Abgabe des Führerscheins notwendig wird.

► **Willi Schmidberger**, Polizeihauptkommissar für Prävention im Polizeipräsidium Konstanz, bestätigte den Bundestrend, nach dem mehr als die Hälfte der im Straßenverkehr getöteten Radfahrer Senioren waren, auch für den Landkreis Konstanz. Gerade bei den Rädern mit elektronischem Schub verbuche man in der älteren Generation steigende Unfälle mit Todesfolge. Eine der Gründe liege darin, dass Senioren oftmals keinen Helm tragen wollten. Zum ebenfalls hohen Anteil der älteren Fußgänger unter den Verkehrstoten sagte der Polizist: Vielfach werde die Geschwindigkeit des Autos unterschätzt. Verkehrseignungsprüfungen nur für Senioren lehnte er wie alle anderen in der Runde ab. Die Menschen seien erwachsen und könnten selbst Verantwortung tragen. Er schlug vor, jedem, der freiwillig im Alter den Führerschein abgibt, lebenslang das kostenfreie Fahren im öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Bisher gibt es diese Möglichkeit, das ÖPNV-Ticket gegen den Lappen nur mit zeitlicher Begrenzung.

► **Franz Fabian**, der Fahrlehrer und Fahrcoach: „Autofahren ist Charaktersache“, unabhängig vom Alter. Dazu komme die Übung, vorausschauend zu fahren. Er würde Gesetze begrüßen, die stetige Trainings vorschreiben. Er leiste als Coach Hilfe zur Selbsthilfe. Die hohen Unfallzahlen mit Fahrern von Elektro-Rädern führte er darauf zurück, dass sich Autofahrer noch nicht auf Senioren eingestellt haben, die dank der Technik flott unterwegs sein können. Fabian plädierte für neue Mobilitätsangebote, etwa durch einen Bürgerbus. Diese könnten Senioren Ängste vor der Abgabe des Führerscheins nehmen.