



# Verfahren

**Familien** Wenn betagte Eltern oder Großeltern schlechter sehen, hören und reagieren, wollen sie häufig trotzdem weiterhin Auto fahren. Angehörige versuchen, sie davon abzubringen – nur selten mit Erfolg.

**D**ag K. hat nichts gegen seinen Vater, er hält ihn nur für einen Wahnsinnigen. Zumindest wenn sich der 85-Jährige hinters Steuer setzt. In drei Unfälle sei der Vater bereits verwickelt gewesen. Den Sohn wundert das nicht: „Er brettert mit 80 Stundenkilometern durch geschlossene Ortschaften und bremst viel zu spät.“

Nach dem letzten Unfall war der graue A-Klasse-Mercedes von Günther K. nah am Totalschaden. Er hatte an einer Raststätte halten wollen, um eine Wespe zu verschrecken. „Dabei hat er aber ganz offensichtlich vergessen zu bremsen“, sagt sein Sohn. Mit vollem Tempo fuhr der Vater über den Parkplatz und schlitterte auf einen Acker. Die Auspuffanlage seines Wagens riss vollständig ab. Dag K., 56, sagt: „Glücklicherweise war da weder ein Baum noch ein Stein im Weg, sonst wäre mein Vater tot gewesen.“

Oder ein Unbeteiligter, der im Weg gestanden hätte.

Der Sohn erfuhr nur beiläufig von dem Unfall, weil der Vater anrief und nach Düsseldorf zum Arzt gebracht werden wollte. „Als ich wissen wollte, warum er nicht selbst fährt, hat mein Vater erzählt, dass das Auto in der Werkstatt ist“, sagt Dag K. Erst auf beharrliches Nachfragen habe er erfahren, was passiert war. „Mein Vater hat alles heruntergespielt und die Schuld auf die Wespe geschoben.“

Zwar sei der Vater nun bereit, keine langen Strecken mehr zu fahren. „Aber was ist, wenn plötzlich ein Kind über die Straße läuft?“, fragt Dag K. Er hat 20 Jahre lang bei einer Bank als IT-Manager gearbeitet, war auch Vorsitzender des Betriebsrats. Mit Menschen, sagt er, habe er schon immer gut gekonnt. Deshalb hat er sich vor drei Jahren als Mediator selbstständig gemacht.

In seinem Beruf vermittelt er dauernd zwischen streitenden Parteien. Wie er seinen Vater dazu bringen kann, nicht mehr Auto zu fahren, weiß er trotzdem nicht: „Eigentlich müsste man ihm den Wagen wegnehmen. Aber das kann ich doch nicht machen.“ Dag K. hat ein gutes Verhältnis zu seinem Vater und möchte, dass das so bleibt. Aber er fühlt sich auch der Allgemeinheit verpflichtet. „Mein Vater ist eine tickende Zeitbombe. Irgendwann knallt es richtig, und dann bleibt es vielleicht nicht beim Sachschaden.“

Rund 2,5 Millionen Menschen über 74 Jahre sind im Zentralen Fahrerlaubnisregister als Führerscheinbesitzer registriert. Tatsächlich könnten wesentlich mehr Senioren Auto fahren. Erfasst sind nämlich nur die Führerscheine, die ab 1999 ausgestellt wurden. Ab einem Alter von 75 Jahren steigt das Unfallrisiko nach Angaben der Deutschen Verkehrswacht deutlich. Bei



ANDREAS TECHNER / DER SPIEGEL

**Sohn Dag, Vater Günther K.**  
„Ohne Auto würde ich eingehen“

Nur wenige ringen sich zu drastischen Schritten durch. Anja Hoffmann\* entschied sich spontan, ihren Großvater bei der Polizei zu melden. Die 39-Jährige hatte ihren Personalausweis verloren und ging deswegen zur örtlichen Polizeiwache in Hamburg. „Da dachte ich: Das ist die Gelegenheit, etwas zu unternehmen.“ Schon lange hatte die Bankkauffrau überlegt, wie sie ihren Großvater aus dem Autoverkehr ziehen könnte.

Sein zerkratztes Auto und die unsichere Fahrweise des 90-Jährigen beunruhigten sie. „Er kann seinen Körper nicht mehr zur Seite drehen, der Schulterblick ist also gar nicht möglich“, sagt Hoffmann. „Deshalb biegt er ab, ohne zu schauen, ob der Weg frei ist.“ Als sie vor Kurzem auf dem Beifahrersitz saß, habe er eine Taube überfahren. „Erst einige Sekunden später hat er gesagt: ‚Oh, ich glaube, da war was im Weg.‘“

Verlangsamte Reaktion, trüber Blick, schlechte Ohren – die körperliche Leistungsfähigkeit geht mit dem Alter zurück. Professor Georg Rudinger, Altersforscher an der Universität Bonn und Experte der Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen (BAGSO), meint allerdings: „Angepasstes Verhalten und technische Assistenzsysteme können das kompensieren.“ Zudem seien ältere Fahrer seltener an Unfällen beteiligt als junge. „Zu glauben, man würde die Risiken drastisch minimieren, wenn man sich auf die Älteren stürzt, ist ein Fehlschluss.“

Die Statistik gibt ihm auf den ersten Blick recht: Im vergangenen Jahr waren 12,6 Prozent aller Beteiligten an Unfällen mit Verletzten über 64 Jahre alt – ein geringer Anteil, wenn man bedenkt, dass Senioren mehr als 20 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachen. „Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass ältere Fahrer die sichereren Fahrer sind“, heißt es im Bericht des Statistischen Bundesamts. Senioren nutzten ihre Fahrzeuge seltener, was ihr Unfallrisiko pro gefahrenen Kilometer erhöht. Und wenn ältere Fahrer in einen Unfall verwickelt sind, tragen sie häufig die Hauptschuld. Bei den über 74-Jährigen ist das in drei von vier Fällen so.

Die Konsequenzen können dramatisch sein. Für Schlagzeilen sorgte vor einigen Jahren ein Unfall am Hamburger Hachmannplatz. Ein Rentner wollte rückwärts ausparken, konnte den Wagen nicht kontrollieren und raste in eine Personengruppe. Ein vierjähriger Junge starb. Die zuständige Richterin sprach später von tragischen Folgen für beide Familien: Die

Beziehung der Eltern des Vierjährigen zerbrach; der Unfallfahrer erhielt Drohanrufe, wurde von Schuldgefühlen geplagt, er und seine Frau mussten sich in psychiatrische Behandlung begeben.

Die Angst vor einem solchen Unglück hat Anja Hoffmann zu ihrem Schritt getrieben. Schon lange hatte sie sich über die Fahrweise ihres Großvaters aufgeregt, aber nie etwas unternommen. „Die Geburt meines Kindes vor neun Monaten hat das verändert“, sagt sie. „Mir ist bewusst geworden, wie wertvoll es ist, ein gesundes Kind zu haben. Wenn mein Opa jemanden umfährt und solches Glück zerstört, würde ich mich mitschuldig fühlen.“

Auf der Wache schilderte sie ihre Sorge. Die Informationen gingen an die Führerscheinstelle Hamburg-Mitte. „Es muss genau dargelegt werden, welche Auffälligkeiten bestehen“, sagt Michael Posch, Abteilungsleiter Fahrerlaubnis in Hamburg-Mitte. „Anonyme Meldungen ohne konkrete Beschreibungen verfolgen wir nicht.“

Anja Hoffmanns Schilderungen waren ausreichend. Ihr Großvater wird nun ein ärztliches Attest vorlegen müssen, das seine Fahreignung bestätigt. Tut er das nicht, ordnet das Straßenverkehrsamt ein medizinisch-psychologisches Gutachten an. Wenn er das nicht beibringt, wird ihm die Fahrerlaubnis entzogen.

Die Enkelin will vermeiden, dass ihr Großvater erfährt, wer ihn angeschwärzt hat. Doch wenn er Anwälte einschaltete, bekomme er es wohl heraus. Auch ihren Eltern hat sie nichts erzählt. Als sie mit ihrer Mutter einmal darüber sprach, zur Polizei zu gehen, habe die gesagt, sie solle sich nicht einmischen. Der Vater wollte es auf die sanfte Art lösen. „Aber mit gutem Zureden erreicht man gar nichts“, sagt Hoffmann.

Das Forschungsinstitut Forsa hat im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats rund tausend ältere Verkehrsteilnehmer befragt. 58 Prozent würden eigenen Angaben zufolge ernsthaft über einen Verzicht aufs Autofahren nachdenken, wenn Verwandte oder Freunde sie auf unsicheres Fahrverhalten hinwiesen. 64 Prozent würden demnach ihre Fahrtüchtigkeit überprüfen lassen. „Das ist aber Wunschdenken“, sagt Jens Schade, Verkehrspsychologe an der Technischen Universität Dresden. Wenn es tatsächlich zu einer solchen Situation komme, pralle Kritik häufig ab. „Die jahrelange Erfahrung im Straßenverkehr führt zu einer Überschätzung der tatsächlichen Fähigkeiten.“

Trotzdem hält er nichts von obligatorischen Fahreignungsprüfungen ab einer bestimmten Altersgrenze, wie es sie in vielen anderen Ländern gibt. „Es existiert kein Verfahren, das eindeutige Urteile über die Fahreignung zulässt“, sagt der Psychologe. Und wenn alten Menschen zu Unrecht der Führerschein aberkannt würde, hätte das

Fahrern, die auf die 80 zugehen, sei das Unfallrisiko doppelt so hoch wie bei Fahrern zwischen 30 und 60 Jahren. Das Risiko, das von Fahrern Ende 80 ausgehe, sei mit dem von Fahranfängern vergleichbar.

Senioren dürfen den Führerschein in der Regel bis zum Tod behalten, es gibt keine gesetzliche Altersgrenze. Für betagte Menschen bedeutet die Fahrerlaubnis fast immer ein wichtiges Stück Selbstständigkeit; sie bleiben mobil und können Kontakte aufrechterhalten.

Viele Angehörige bemerken jedoch, dass die Fähigkeiten ihrer alternden Eltern oder Großeltern nachlassen, sie fühlen sich verpflichtet einzugreifen, bevor andere zu Schaden kommen. Aber was tun, wenn gutes Zureden und das Angebot, die Senioren von A nach B zu bringen, nicht fruchten? Den Arzt als Vermittler beauftragen? Das Auto stilllegen? Und, letztes Mittel, öffentliche Stellen einschalten?

\* Namen von der Redaktion geändert.



29 943

14 735

**Ältere Pkw-Fahrer\*  
als Hauptverursacher von  
Unfällen mit Verletzten**

\* über 64 Jahre

Quelle: Statistisches Bundesamt

1991

2014

ALEXANDER KÖRNER/PICTURE ALLIANCE/DPA

**Teilnehmerin eines Fahrtrainings für Senioren:** „Defizite kompensieren oder wegtrainieren“

laut Altersforscher Rudinger gravierende Folgen: „Der Führerscheinentzug fördert Alterungsprozesse“, sagt er. Die Senioren würden geistig und körperlich abbauen, ihr Selbstwertgefühl lasse nach.

Dieses Argument bekam auch Christina Richter\* zu hören. Ihre Mutter ist an Demenz erkrankt; häufig verfuhr sie sich auch auf bekannten Strecken. Richter wollte sie bitten, sich nicht mehr hinter das Steuer zu setzen. „Aber mein Vater und meine Geschwister wollten das nicht“, sagt die Tochter. „Sie sei doch eh schon so traurig, weil sie viele Dinge nicht mehr könne.“

Christina Richter schrieb trotzdem: „Liebe Mutter, es fällt mir nicht leicht, diesen Brief zu schreiben. Ich habe zunehmend Sorge, dass du das Auto fährst. Was, wenn jemandem etwas passiert?“ Sie bot an, mit ihrer Mutter Busfahren zu üben. „Meine Mutter war sehr gekränkt“, sagt Richter. „Mehrere Wochen lang wollte sie gar nicht mit mir reden; sonst haben wir immer alle zwei Tage telefoniert.“ Ihr Vater habe ihr vorgeworfen: „Da siehst du, was du ange richtet hast.“

Richters Mutter konnte später nach einem Schlaganfall das Bett nicht mehr verlassen, bis dahin war sie unfallfrei gefahren. Reines Glück, glaubt die Tochter. Enttäuscht ist sie von den Ärzten ihrer Mutter. „Sie hätten nur einen Satz schreiben müssen, dass ihr Gesundheitszustand sich negativ aufs Fahren auswirkt. Dann wäre es für mich einfacher gewesen, ihr und meiner Familie meine Angst zu erklären.“ Die Ärzte weigerten sich.

Zu Recht, sagt Dr. Michael Pentzek von der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf. „Ärzte sollten nicht auf Zuruf handeln“, argumentiert der Psychologe, der sich mit der Rolle der Hausärzte beim Thema Fahreignung und Demenz beschäftigt. „Wer garantiert denn, dass die Angehörigen immer im Sinne des Patienten han-

deln?“ Nur gemeinsam mit den alten Menschen sei eine Lösung möglich.

Dazu rät auch BAGSO-Experte Rudinger. „Angehörige können zum Beispiel zu begleiteten Fahrstunden motivieren“, sagt er. „Die haben einen unglaublich guten Effekt: Die Senioren bekommen von den Fahrlehrern rückgekoppelt, wie sie Defizite kompensieren oder wegtrainieren können.“

Doch werden nicht gerade diejenigen mit den größten Einschränkungen so etwas ablehnen? Möglich, meint Rudinger, aber, obwohl es wichtig sei, Risiken zu minimieren: „Man muss alterungsbedingte Unfälle in Kauf nehmen.“

Auch Günther K. will weiter Auto fahren. In seinem Wohnzimmer hängen Madonnen- und Jesusbilder, auch eine Osterkerze hat der Vater von Dag K. aufgestellt. 43 Jahre lang hat der Senior als Küster in einer Gemeinde in Düsseldorf gearbeitet. Von seinem Stuhl am Esstisch aus zeigt der 85-Jährige auf die Deutschlandkarte an der Wand. „Ich war fast überall“, sagt er. „Landsberg am Lech, Stendal, Hamburg. Ich bin mein ganzes Leben lang Auto gefahren.“

Mittlerweile plagen ihn Diabetes und Bluthochdruck, gerade erst hat er sich von einer Lungenentzündung erholt. Seine Halbglatze wird von einem weißen Haarkranz umspannt, seine Lider sind halb geschlossen, doch wenn er vom Autofahren spricht, hebt er den Blick, und die blauen Augen blitzen hervor. „Mein Fahrlehrer hat damals gesagt, ich sei ein Naturtalent“, erinnert sich K. Um neben dem Küsterjob dazuzuverdienen, heuerte er als Fahrer an. „Wenn es darum ging, mal eben etwas nach Augsburg zu bringen, hieß es: ‚Der Günther macht das, der fährt doch gerne.‘ Und so war es wirklich.“

Auch die fast 500 Kilometer zu seinem Bruder nach Thüringen ist er bis vor zwei Jahren noch selbst gefahren. Auf dem

Rückweg kam es dabei zu dem Unfall auf dem Autobahnparkplatz. „Wenn ein Baum da gewesen wäre, hätte es schlimmer ausgehen können“, gibt Günther K. zu. Aber den Wunsch seines Sohnes, gar nicht mehr zu fahren, kann er nicht nachvollziehen: „Probleme habe ich nur auf langen Strecken – und die fahre ich auch nicht mehr. Ich bin selbst entscheidungsfähig und kann mir die Risiken ausmalen.“

Zweimal die Woche fährt er 20 Kilometer zur Lymphdrainage beim Physiotherapeuten. Auch für den Weg zum Hausarzt nach Düsseldorf, zum Supermarkt oder zur Post benutzt er seinen Wagen. „Es gibt eine Menge kleiner Erledigungen, die zwischendurch anfallen“, sagt der 85-Jährige. „Da kann ich nicht immer jemanden fragen, ob er mich fährt. Ohne Auto würde ich eingehen.“

K. sagt, dass er sich die Argumente seines Sohnes zu Herzen nehme – soweit diese vernünftig seien. Das meiste, was der kritisiere, habe aber mit dem Alter nichts zu tun. „Ich bin schon immer schnell gefahren. Unfälle verursachen nicht die Flotten, sondern die Zögerlichen“, sagt Günther K. „Die meisten Begrenzungsschilder ergeben für mich einfach keinen Sinn. Wenn die vor einem Kindergarten stehen, in dem abends gar keiner ist, sehe ich es nicht ein, mich daran zu halten.“

Eine Zukunft ohne Auto kommt für ihn nicht infrage. „Ich will 99 Jahre alt werden“, sagt Günther K., „und wenn die Augen nicht schlechter werden, ist bis dahin auch das Autofahren kein Problem.“ Sein Sohn Dag wird weiter versuchen, den Vater von Alternativen zu überzeugen. „Er soll ruhig 10 000 Euro für Taxitouren ausgeben“, sagt er. „Das ist zwar viel Geld, aber dabei kann wenigstens nichts passieren.“ Bis der Vater dem zustimmt, wird sich der Sohn weiter Sorgen machen.

Christine Haas