

# Mit 80 noch Auto fahren?

Autor(en): **Kilchherr, Franz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung**

Band (Jahr): **71 (1993)**

Heft 6

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-724249>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Mit 80



Karl Schnorf,  
pensionierter  
Fahrprüfungsexperte,  
auf einer Testfahrt.

**A**b 70 müssen alle, welche den Führerausweis haben, sich vom Arzt bestätigen lassen, dass sie noch fähig sind, ein Auto zu lenken. Doch immer mehr Fahrerinnen und Fahrer fragen sich, ob ein solches ärztliches Attest genügt und ob sie selber im heutigen Verkehr noch mithalten können. Immer öfters werden die Angebote ehemaliger Prüfungsexperten genutzt, seine Fahrtüchtigkeit mit einer Probefahrt begutachten zu lassen.



«Wie bin ich gefahren?» – Karl Schnorf gibt dem 77jährigen Max Baumgartner Auskunft.

«Das Auto bedeutet für mich Freiheit, Unabhängigkeit. Solange ich fahren kann, ist es mir noch möglich zu arbeiten.» Anna Kaufmann aus Siebnen (SZ) fährt mit Karl Schnorf, einem pensionierten Fahrexperten aus dem Kanton St. Gallen und mir aus der Stadt Zürich hinaus. Sie hatte vor einiger Zeit von der Möglichkeit erfahren, einen unabhängigen, anonymen Fahrtstest absolvieren zu können. Vor kurzem hatte sie sich diesem «Test» unterzogen – und stellte sich nun zur Verfügung, ihn nochmals zu wiederholen. Sie fährt mit uns etwa eine Stunde durch die Stadt, über Land, bis Thalwil, dem Zürichsee entlang zurück. Sie plaudert, beantwortet Fragen, ordnet sich wie selbstverständlich in den Verkehr ein, gibt Fussgängern Zeichen. Ich «begutachte» aufmerksam die Fahrweise der 71jährigen Fahrerinnen. Es fällt mir nichts Besonderes auf. Auch der Kreisverkehr, in den sie auf ihrer Fahrt einmal hineingerät, macht ihr keine Schwierigkeiten.

Max Baumgartner hat sich ebenfalls bereit erklärt, mit uns beiden seinen Fahrtstest zu wiederholen. Auch mit ihm fühle ich mich sicher, er kurvt ohne Mühe durch die Strassen der Stadt, fährt einige Kilometer auf der Autobahn. Karl Baumgartner ist 77jährig, vor seiner Pensionierung war er während Jahrzehnten als Fahrer bei der VBZ (Verkehrsbetriebe

# noch Auto fahren?

Zürich) angestellt. Er schätzte die jährlichen Fahrkurse, von denen er auch privat sehr viel profitierte. Vielleicht gerade deshalb hatte er das Bedürfnis, seine Fahrweise wieder einmal begutachten zu lassen.

## Ein Stück Freiheit

Immer älter werden die Menschen – und auch die Autofahrer. Dies führt zu Situationen, die man vor wenigen Jahrzehnten noch nicht gekannt hat, auf die man sich neu einstellen muss: Wer ein Leben lang die Vorteile eines Automobils genossen hat, wird es schwer haben, sich von ihm zu trennen – besonders, wenn durch die Abgabe des Fahrausweises ein Stück Freiheit oder Mobilität aufgegeben werden.

Bis ins Jahr 2000 sollen gemäss einem englischen Arzt («Medical Tribune» vom 29. 5. 1992) mehr als ein Viertel der Autofahrer älter als 55 Jahre alt sein. Laut angeführten Untersuchungen steigt nicht nur die Zahl der Autounfälle im Verhältnis zur Zahl der gefahrenen Kilometer, sondern auch die der schweren Unfälle drastisch an, wenn der Fahrer den 65. Geburtstag hinter sich hat. Typische Fehler seien Vorfahrtsverletzungen, Missachtung von Verkehrszeichen und falsches Wenden. Mangelnde Sehschärfe und Abnahme der Reaktionszeit können im Alter zum Problem werden – und zum Risiko im Strassenverkehr.

## Genügt die medizinische Untersuchung?

Klare Kriterien, ab wann jemand nicht mehr Autofahren sollte, lassen sich nur bei körperlichen Krankheiten festlegen. Bei einer beginnenden Altersdemenz jedoch sind die Symptome auch für den Arzt sehr schwer zu erkennen. Immer wieder – so die Untersu-

chungen – lässt sich eine beginnende Demenz erstmals am veränderten Fahrstil «ablesen». Obwohl in der Schweiz die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker über 70 ihre Fahrtüchtigkeit alle zwei Jahre im Rahmen der medizinischen Untersuchung aufs neue beweisen müssen, ist die Zahl der eingezogenen Führerscheine in dieser Altersklasse mit 752 im Jahr 1992 – und nur 134 davon wegen Krankheit oder Behinderungen – relativ klein, wurden doch insgesamt im gleichen Zeitraum rund 65800 Fahrausweise entzogen. Fachleute sehen in dieser vergleichsweise geringen Zahl von Führerscheinentzügen bei älteren Menschen einerseits ein Entgegenkommen der Ärzte, andererseits einen Beweis dafür, dass ältere Menschen am Steuer nicht «gefährlicher» sind als andere (Meldung der Schweiz. Depeschagentur vom 5. 9. 1993). In dieser Statistik werden jedoch nur die Fahrausweise pro Anzahl Fahrer in den jeweiligen Alterskategorien miteinander verglichen. Das Ergebnis wäre sicher den englischen Untersuchungen ähnlicher, wenn man die Ausweise pro gefahrene Kilometer berechnen würde.



Anna Kaufmann (71): «Das Auto bedeutet für mich Freiheit, Unabhängigkeit ...»

## Freiwillige Fahrtests

Am ehesten kann man – in ergänzender Weise zur medizinischen Untersuchung – die Fahreignung in einer direkten Testfahrt erkennen. Der ehemalige Fahrexperte Karl Schnorf ist mit dieser Idee vor kurzem an die Öffentlichkeit getreten – in Pressemeldungen und im Radio kamen seine Ansichten unter die Leute. Es meldeten sich sehr viel ältere Menschen – aber auch pensionierte Fahr-Experten. Diese waren von der Idee überzeugt

Zur Diskussion gestellt:

### Ab wann soll man nicht mehr Auto fahren?

Genügt es, die Fahreignung allein von einer medizinischen Untersuchung abhängig zu machen? Sollen obligatorische Fahrtests die medizinischen Untersuchungen ergänzen? Soll man von einem bestimmten Alter an nicht mehr Auto fahren dürfen? Welche Kriterien müssen erfüllt sein, dass man noch Auto fahren darf? Soll man von einem bestimmten Alter an nur noch bei Tageslicht fahren dürfen (wie in Neuseeland)? Wie reagieren Sie, wenn Sie die Fahrweise einer älteren Person gefährlich finden? Sollten ältere Personen Fahrprüfungen machen müssen? Schreiben Sie uns Ihre Meinungen und Erfahrungen, schicken Sie uns Fotos zu diesem Thema. Bitte notieren Sie bei Fotos Ihre Adresse auf der Rückseite. Abgebildete Personen müssen ihre Einwilligung für eine Veröffentlichung schriftlich geben.

**Einsendeschluss:** 3. Januar 1994

Die veröffentlichten Texte und Fotos werden mit einer Zwanzigernote belohnt. Die Redaktion behält sich Kürzungen von Leserbriefen vor.

### Diese pensionierte Verkehrsexperten stellen sich für Testfahrten zur Verfügung:

Karl Schnorf	SG	055/72 28 06
Alois Herzog	BE	033/43 44 89
Walter Gauch	LU	041/44 46 73
Kaspar Streiff	GL	058/81 19 85
Hans Andrea	AG	056/26 11 86
Lucius Pfister	SO	062/32 16 52
Josef Strübi	ZH	01/462 41 97
Hans Wiedmer	AG	056/28 15 36

und bieten nun auch solche Fahrtests an (siehe Kästchen oben).

Diese Fahrtests werden im Wagen des Prüflings durchgeführt und dauern etwa eine bis eineinhalb Stunden. Sie führen über die Autobahn (wenn Autobahnvignette vorhanden), Haupt- und Nebenstrassen, durch kleinere und grössere Ortschaften. Der Fahrende bestimmt die Richtungsänderungen selber, der Prüfende schreibt sie ihm nicht vor.

Nach Beendigung der Testfahrt erfolgt durch den pensionierten Experten eine kurze Beurteilung der Fahrweise. Er schlägt, wenn nötig, Übungsstunden vor. Über das Ergebnis der Testfahrt wird weder Korrespondenz geführt noch eine Meldung an irgend eine Amtsstelle oder Institution gemacht. Sollte sich herausstellen, dass eine Testfahrt gefährlich werden könnte, wird diese abgebrochen und werden mit dem Prüfling verschiedene Möglichkeiten diskutiert (medizinischer Test, Fahrstunden, Aufhören).

Bis jetzt hat Karl Schnorf noch nie erlebt, dass ein Prüfling, der sich ja freiwillig für den Fahrtest meldet, diese nicht bestanden hätte. «Es ist wahrscheinlich schon so: Die melden sich nicht zum Test, die eine Beurteilung des Fahrstils eigentlich nötig hätten.»

*Text und Fotos: Franz Kilchherr*