Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 72 (1994)
Heft: 3

Artikel: Autofahren im Alter
Autor: Cohen, Amos S.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-722685

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: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Autofahren im Alter

Autofahren kann als eine Aufgabe verstanden werden, deren Bewältigung eine gewisse Leistungsfähigkeit und Fertigkeit voraussetzt. Beim Steuern eines Wagens verbringt der Lenker die meiste Zeit mit Routinehandlungen, nur selten kommt es zu Spitzenbelastungen bei gefährlichen Verkehrssituationen. In solchen Fällen sind ältere Menschen einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt, weil komplexe Situationen, in denen viele Änderungen in rascher Folge vorkommen, zu einer Überforderung führen können. Diese Benachteiligung wird aber häufig durch grosse Erfahrung und eine angepasste Fahrweise wettgemacht. Diese vorsorgliche Massnahme kann jedoch nur dann voll zur Geltung kommen, wenn man den Verkehrsablauf einwandfrei abschätzen kann.

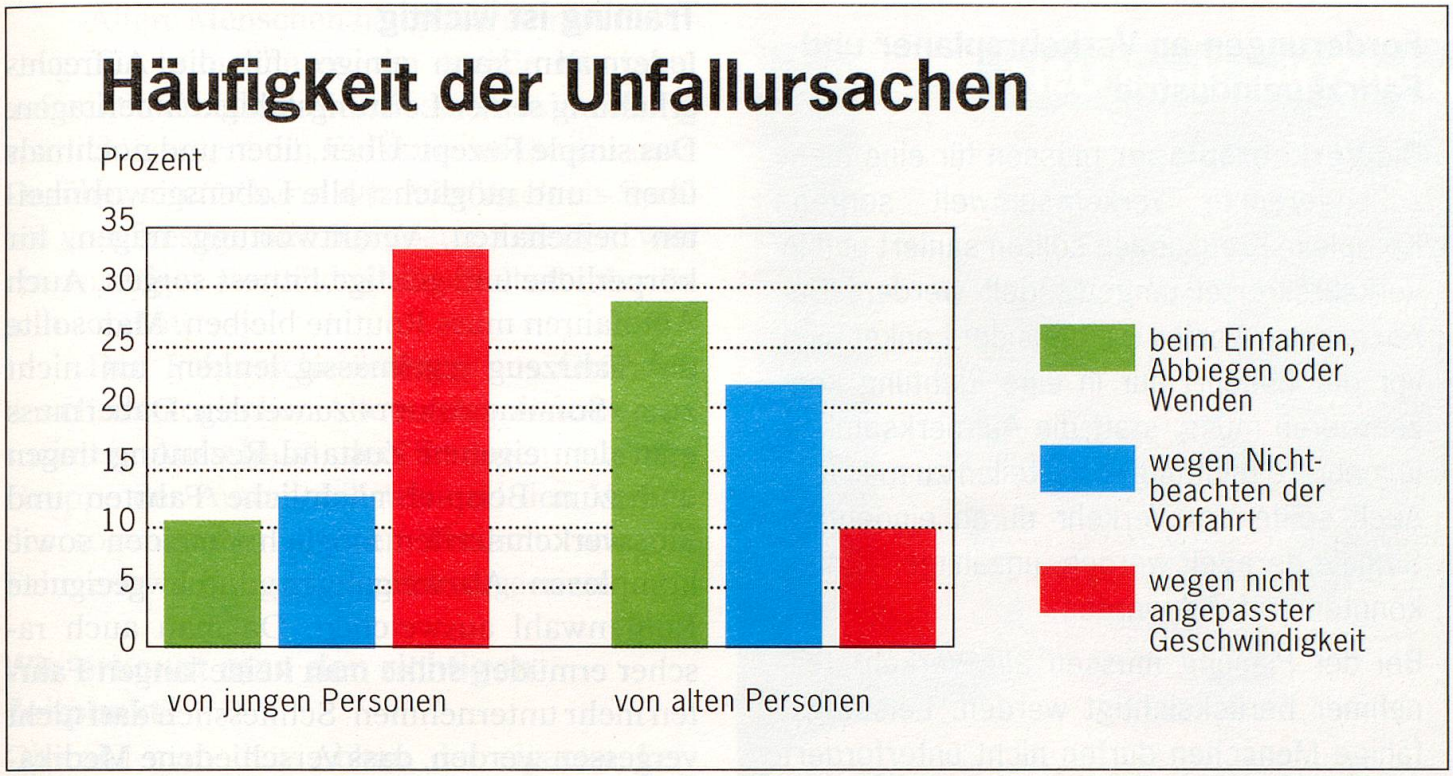
Eine Voraussetzung für sicheres Autofahren ist, die Übersicht zu bewahren. In komplexen Situationen muss die Aufmerksamkeit rasch von einem Ort zum andern verlagert, viel Information berücksichtigt und diese möglichst lang im Arbeitsgedächtnis gespeichert werden, damit schnell Entscheidungen getroffen und diese rechtzeitig in Handlungen umgesetzt werden können.

Das Sehvermögen

Obwohl die Wahrnehmung einer Situation mehr als nur gute Augen voraussetzt, spielt dabei doch auch das Sehvermögen eine gewisse Rolle. Mit zunehmendem Alter steigt die Wahrscheinlichkeit, irgend einen Augenfehler zu haben. Je älter man wird, desto schlechter kann man das Auge auf verschiedene Distanzen scharf einstellen. Weder ruhende noch bewegte Objekte können so scharf gesehen werden wie im Jugendalter. Mit zunehmendem Alter wird auch das Sehfeld kleiner, man wird Blendungen gegenüber empfindlicher, weil

Warum ältere Menschen weniger Unfälle verursachen

Trotz der dramatisch nachlassenden Sehkraft, insbesondere bei Dunkelheit, und der verlangsamten Funktion des Gehirns beeinträchtigen ältere Menschen die Verkehrssicherheit nicht überdurchschnittlich. Die Unfallhäufigkeit von Senioren ist wesentlich geringer, als man aufgrund der sensomotorischen Leistungsfähigkeit erwarten könnte. Eine altersspezifisch hohe Gefährdung liegt allerdings bei komplexen Situationen vor. Die Grundlagenforschung liefert vorläufig nur spärliche Hinweise zur Klärung der Frage, wie es möglich sein kann, dass die nachlassende sensomotorische Leistungsfähigkeit die Gefährdung nicht proportional erhöht. Vermutlich spielen zwei Vorgänge eine wichtige Rolle. Erstens kann es sein, dass ältere Menschen ihre Ressourcen besonders effizient einsetzen, um die jeweilige Aufgabe zu bewältigen. Das könnte mit dem im Laufe des Lebens erworbenen Erfahrungsschatz zusammenhängen. Zweitens sind sich die Forscher darüber einig, dass Senioren kompensatorische Massnahmen ergreifen. Einesteils schlagen sie eine Fahrweise ein, welche im Rahmen ihrer Leistungsmöglichkeiten liegt. Andererseits bemühen sie sich, Situationen zu meiden, in denen sie unter Zeitdruck handeln müssen.



Die Häufigkeit der Unfallursachen von etwa 20jährigen und über 75jährigen PKW-Lenkern in Deutschland.
(Quelle: Ebbinghaus, Schlag und Brecher, 1990)

sich winzige Kristalle im Auge bilden, welche die Lichtstrahlen streuen und so die Entstehung eines scharfen Netzhautbildes verhindern. Dazu wird das Kammerwasser des Auges im Laufe des Lebens trüber, so dass man zum Sehen wesentlich mehr Licht braucht als in seiner Jugend.

Die Wahrnehmung

Das Auge ist bloss eine Vorstation des Gehirns. Seine Aufgabe ist es, die Information aus der Umwelt zu registrieren und diese ins Gehirn zur Verarbeitung weiterzuleiten, wo schliesslich die Wahrnehmung entsteht, Entscheidungen getroffen und die erforderlichen Handlungen gesteuert werden. Die dafür benötigte Zeit – es handelt sich dabei jeweils um Bruchteile von Sekunden – verlängert sich mit zunehmendem Alter. Steht dem älteren Menschen genügend Zeit zur Verfügung, kann er eine Aufgabe mit der gleichen Qualität wie ein Junger erledigen. Zeitdruck hingegen führt zur Beeinträchtigung der Handlungszuverlässigkeit, was sich durch erhöhte Fehlerwahrscheinlichkeit auswirkt.

Der Zeitdruck

Zeitdruck ist das Hauptproblem von älteren Personen im Verkehr. Durch langsameres Fahren versuchen sie, dieses Problem zu lösen. Mit Erfolg, sind doch ältere Menschen seltener in Unfälle infolge überhöhter Geschwindigkeit oder Kollisionen mit stationären Hindernissen verwickelt.

Schwierigkeiten ergeben sich bei komplexen und sich rasch ändernden Situationen, in denen die Verkehrskonstellation durch andere Verkehrsteilnehmer mitbestimmt wird, insbesondere an Kreuzungen oder bei Manövern wie Wenden, Abbiegen und ähnlichem, denn Erfassen der Situation, Treffen von richtigen Handlungsentscheidungen und Einleitung von angemessenen Reaktionen brauchen länger. (Personen im Alter von 56–76 Jahren reagieren um 33 Prozent langsamer als 17–33jährige Lenker.) Zusätzlich erschwert

Forderungen an Verkehrsplaner und Fahrzeugindustrie

Die **Verkehrsplaner** müssen für eine menschengerechte Verkehrsumwelt sorgen. Komplexe Kreuzungen sollten saniert und in Verkehrskreisel umgewandelt werden. Deren grosser Vorteil ist, dass der Lenker sich vor der Einfahrt nur in eine Richtung konzentrieren muss, statt die Aufmerksamkeit in mehrere Richtungen verteilen zu müssen. Auch sollte der Verkehr durch eindeutige Signale geregelt werden, unzählige Signale könnten entfernt werden.

Bei der Planung müssen *alle* Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Leistungsfähige Menschen dürfen nicht unterfordert werden. Unterbeanspruchung stellt einen Stressfaktor ersten Ranges dar. Leistungsschwächere Automobilisten dürfen aber nicht überbeansprucht werden. Eine ideale Lösung für alle Verkehrsteilnehmer gibt es wohl nicht, doch sollte der Mehrheit der Lenker Rechnung getragen werden.

Die **Fahrzeugindustrie** darf sich nicht nur am Klischee des jugendlichen Lenkers orientieren. Getönte Windschutzscheiben sind zum Beispiel ungeeignet für Senioren, weil sie viel Licht absorbieren. Auch zu viele Instrumente, die man im Computerzeitalter ins Fahrzeug einbaut, können gelegentlich mehr Verwirrung stiften als Nutzen bringen.

Eine Servolenkung hingegen ist eine sinnvolle Einrichtung, weil sie der nachlassenden physischen Kraft Rechnung trägt. Ebenso bringt eine automatische Schaltung dem Lenker Entlastung.

die nachlassende physische Kraft die rasche Durchführung eines unfallverhütenden Manövers (z.B. zu geringe Bremskraft).

Training ist wichtig

Jedermann kann einiges für die Aufrechterhaltung seiner Leistungsfähigkeit beitragen. Das simple Rezept: Üben, üben und nochmals üben – und möglichst alle Lebensgewohnheiten beibehalten, Verantwortung tragen, für körperliche und geistige Fitness sorgen. Auch Autofahren muss Routine bleiben. Man sollte das Fahrzeug regelmässig lenken, um nicht zum «Sonntagsfahrer» zu werden. Dabei muss man dem eigenen Zustand Rechnung tragen und zum Beispiel nächtliche Fahrten und Stossverkehrszeiten möglichst meiden sowie komplexen Abzweigungen durch geeignete Routenwahl ausweichen. Da man auch rascher ermüdet, sollte man keine langen Fahrten mehr unternehmen. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass verschiedene Medikamente die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können.

Wie lange kann man Autofahren?

Je älter man wird, desto wahrscheinlicher wird man mit dem Problem konfrontiert, ob man aus Vernunftsgründen mit dem Autofahren aufhören soll. Ideal wäre es, wenn man durch Selbsterkenntnis beschliessen könnte, freiwillig darauf zu verzichten, bevor das Risiko zu gross wird. Dies setzt jedoch voraus, dass man sich schon in früheren Lebensphasen mit dem Problem auseinandergesetzt hat. Eine solche «Selbstregulierung» ist viel wirksamer als jede behördliche Massnahme. Wenn schon behördliche Massnahmen, dann dürften sich diese keineswegs an einer starren Altersgrenze orientieren, weil zwischen dem chronologischen und dem biologischen Alter ein grosser Unterschied bestehen kann. (Jeder kennt das Phänomen vom junggebliebenen Senioren oder vom rasch alternden Menschen.) Was beim Autofahren zählt, ist die individuelle Leistungsfähigkeit. Daher wäre ein Dekret, den Führerausweis etwa im Alter von 72 Jahren abzugeben, eine sachlich kaum zu begründende Entscheidung.

Ältere Menschen hängen an ihrem Fahrzeug. Sie brauchen es, um soziale Kontakte aufrechtzuerhalten, die mit der Pensionierung spärlich werden, um Einkäufe zu tätigen usw. Darüber hinaus kann das Auto auch als Symbol von Prestige und Kompetenz dienen, was ein wichtiger Bestandteil des Selbstbildes zu sein scheint.

Der Führerscheinentzug aus Gründen des chronologischen Alters symbolisiert einen sozialen Ausschluss der Senioren aus der Gruppe der Automobilisten und den Verlust der sogenannten grossen Freiheit, wie die Fahrzeugwerbung erfolgreich suggeriert.

Wie erkennt man den richtigen Zeitpunkt?

Obwohl man den Abbau der eigenen Leistungsfähigkeit im Laufe der Jahre kaum merkt, gibt es Warnzeichen, auf die geachtet werden muss. Von nächtlichen Fahrten sollte abgesehen werden, wenn die Augen bei Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge schmerzen, wenn vermehrte Spiegelungen auf nasser Fahrbahn auftreten oder wenn relevante Objekte erst aus nächster Nähe erkannt werden.

Auf das Autofahren sollte ganz verzichtet werden, wenn man häufig in komplexe Situationen gerät, ohne erklären zu können, warum man überrascht ist, wenn häufig stark gebremst werden muss oder wenn das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer oft unerklärlich und bedrohlich erscheint. Bis es soweit ist, soll man von seinen Möglichkeiten einen vernünftigen Gebrauch machen.

Wer rastet, der rostet, und das darf im Strassenverkehr im eigenen Interesse nicht vorkommen.

PD Dr. Amos S. Cohen
Psychologisches Institut der Universität Zürich

Vital fürs Leben.
Biovital Aufbaumittel

Ein Grossteil aller Menschen leidet an Vergesslichkeit, Konzentrationsmangel, Gedächtnisschwäche und allgemeinem Leistungsabfall. Das muss nicht sein.

Biovital Aufbaumittel gibt Körper und Geist die natürliche Frische und Spannkraft zurück.

Denn Biovital Aufbaumittel enthält viel natürliches Eisen, lebenswichtige Vitamine, Spurenelemente und andere Vitalstoffe. Dadurch hilft es auch nach Operationen oder Krankheiten. Biovital Aufbaumittel gibt es als wohlschmeckendes Tonikum oder als Dragée und neu jetzt auch mit Ginkgo, dem Extrakt aus den Blättern des japanischen Tempelbaumes.

Nur in Apotheken und Drogerien.

biovital
für neue Kraft und Energi

RHÔNE-POULENC RORER
DR. SCHIEFFER