

# Beim Thema Autofahren und Demenz unterscheidet sich Überblick und Problemanalyse

## „Nicht ohne mein Auto.“

**Thomas Klie** Ältere Fahrer sind besser als ihr Ruf: Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren verursachen weniger Unfälle als Jüngere. Doch auch erfahrene Pkw-Fahrer geraten in gefährliche Situationen. Mit dem demografischen Wandel steigt die Zahl der älteren Fahrer.

Doch selbst wenn viele Senioren vorausschauender und bedachter fahren als Jüngere, ihre biologischen Nachteile können sie damit nicht ausgleichen. Das zunehmende Alter schränkt die Beweglichkeit ein: Es fällt schwerer, den Kopf beim Spurwechsel oder Rückwärtsfahren zu drehen. Und auch das Reaktionsvermögen und die Sehkraft schwinden mit den Jahren. Gerade in der Dämmerung oder bei Nacht kann es deshalb gefährlich werden.

### schonmal gut gegangen

Werner Klostermann\* das Gemeindehaus zusperrt, nieselt es. Schwarzgraue Wolken verdunkeln den Winterhimmel über dem badischen Buggingen. Der 82-jährige spannt einen kleinen schwarzen Schirm auf und huscht zu seinem Auto. Eigentlich hatte Klostermann seinem Arzt versprochen, sich nachts nicht hinter das Lenkrad zu setzen. Doch da heute niemand den Rentner nach Hause bringen kann, fährt er selbst. Auf die Straße prasseln schwere Tropfen. In schlechter Sicht schleicht der Rentner über die Landstraße. Im letzten Augenblick sieht Klostermann den Radfahrer vor seinem Auto. Gerade noch kann er ausweichen. Beide kommen mit dem Schrecken davon.

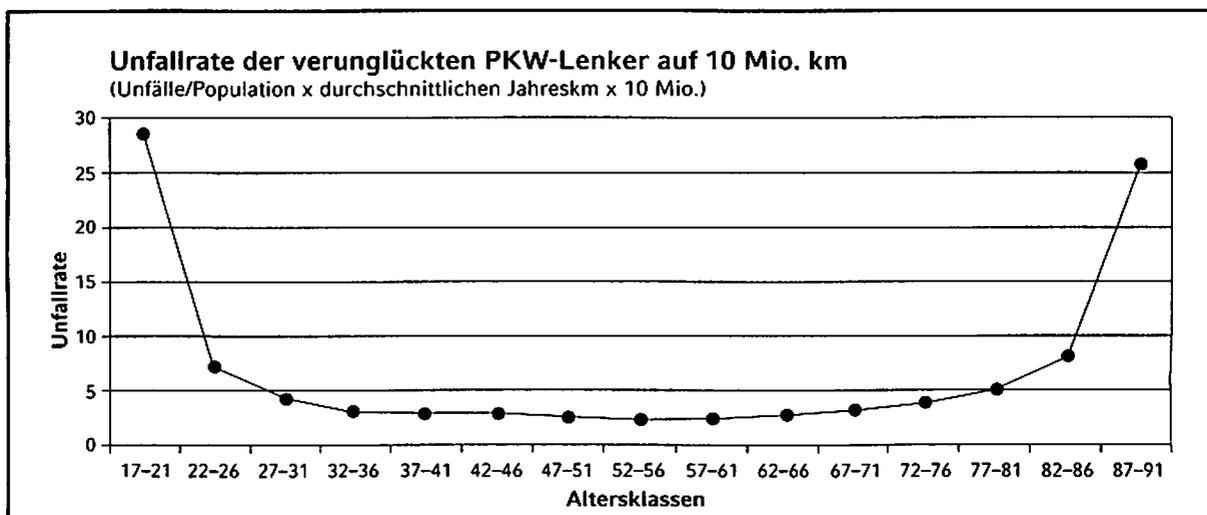
Weniger als elf Prozent aller Unfälle werden durch Senioren verursacht. Eine Studie der Allianz AG für das Jahr 2006 ergab, dass ältere Autofahrer etwa 12.500 Unfälle verursachten, die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen dagegen mehr als 78.000.

### Schneiden beim Fahren am schlechtesten ab: Hochbetagte und Youngster

Von bundesweit 53 Millionen Führerscheininhabern sind nach Angaben des ADAC etwa 8,8 Millionen über 65 Jahre alt. Die Situation auf den Straßen wird sich weiter verändern, wenn die geburtenstarken Jahrgänge der 60er-Jahre ins Rentenalter kommen. Während die 60- bis 65-Jährigen zu den sichersten Fahrern gehören, zeigt die Statistik, dass die Unfallquote bei den über 80-Jährigen deutlich ansteigt, wenn man danach fragt, wie hoch die Unfallrate der Autofahrer nach Alter pro gefahrenem Kilometer ist. Hier schneiden die Hochbetagten ähnlich schlecht ab wie die Youngster zwischen 17 und 21 Jahren.

Die Autoindustrie entwickelt diskret das seniorengeeignete Auto, mit Nachtsichtgeräten, Notrufsystemen, Einpark- und Spurwechselassistenten, GPS, Bremsautomatik. Kann also Herr Klostermann ohne Furcht ins Auto

deutsche Recht setzt bei der Führerscheinforderung auf die Verantwortung. Eine Regelprüfung der Verkehrssicherheit, wie es sie in der Schweiz ab 70 Jahren gibt, man in Deutschland nicht.



# Rechtsslage in den deutschsprachigen Ländern:

## Die Rechtsslage in deutschsprachigen Ländern im Überblick

Land	Rechtsslage
Deutschland	<p><b>Paragraf 2 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (FeV):</b> Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet.</p> <p>Bei EU-Führerschein für Lkw-Klassen C, CE, C1 und C1E: Ab 50. Lebensjahr ist alle 5 Jahre ein neues medizinisches Gutachten nötig.</p> <p><b>Bei den übrigen Führerscheinklassen wird kein Gutachten verlangt.</b> In Einzelfällen kann die Polizei der Straßenverkehrsbehörde ein extrem auffälliges Fahrverhalten melden, dann muss der Fahrerlaubnisinhaber zur amtsärztlichen Untersuchung.</p> <p><b>Paragraf 2, Absatz 4 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG):</b> Die zuständige Verwaltungsbehörde muss die Fahrerlaubnis entziehen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs ist. Bei bedingter Eignung können die Fahrerlaubnis beschränkt oder Auflagen verordnet werden.</p>
Schweiz	<p><b>Straßenverkehrsgesetz (SVG), Artikel 14:</b> Lernfahr- und Führerausweise dürfen nicht erteilt werden, wenn der Bewerber [...] nicht über eine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt, die zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen ausreicht.</p> <p><b>SVG, Artikel 16:</b> Ausweise und Bewilligungen sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht mehr bestehen.</p> <p><b>Verkehrszulassungsverordnung (VZV), Artikel 7 Absatz 3b:</b> Einer vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung unterliegen [...] die Ausweisinhaber von mehr als 70 Jahren alle 2 Jahre [...] und Motorfahrzeugführer nach schweren Unfällen oder nach schweren Krankheiten.</p> <p><b>Straßenverkehrsgesetz (SVG), Artikel 14 Absatz 4:</b> Außerdem ist im Straßenverkehrsgesetz ein Melderecht des Arztes enthalten, eine Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht ist nicht notwendig.</p>
Österreich	<p>Generell wird die Fahrerlaubnis auf Lebenszeit ausgestellt, kann jedoch eingeschränkt oder entzogen werden.</p> <p><b>Paragraf 3 Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung (FSG-GV):</b> Zum Lenken vom Kraftfahrzeug ist geeignet, wer die nötige körperliche und psychische Gesundheit besitzt, frei von Behinderung ist und über die nötige kraftfahrtspezifische psychophysische Leistungsfähigkeit verfügt.</p> <p><b>Paragraf 17 Absatz 1 FSG-GV:</b> Eine verkehrspsychologische Stellungnahme ist zu verlangen, wenn Verkehrsunfälle oder Verkehrsverstöße begangen wurden, die den Verdacht auf verminderte kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit erwecken.</p> <p><b>Paragraf 17 Absatz 2 FSG-GV:</b> Eine verkehrspsychologische Stellungnahme ist jedenfalls zu verlangen, wenn aufgrund ärztlicher Untersuchungen [...] ein Leistungsabbau im Vergleich zur Altersnorm zu vermuten ist.</p>



© geewhiz (fotolia)

Das deutsche Recht setzt auf seine Selbstver-  
 chkeit. Eine Regelprüfung der Verkehrstaug-  
 wie es die Schweiz ab 70 vorsieht, kennt man  
 hland nicht. Auch auf europäischer Ebene hat  
 jüngst eine regelhafte Gesundheitsprüfung für  
 iedstaaten verworfen. Einer entsprechenden  
 ann sich jeder ältere Mensch selbst unterzie-  
 Polizei kann ihn auch dazu verpflichten, wenn  
 Verkehr „auffällig“ verhält und Verdachtsmo-  
 die fehlende Fahrtauglichkeit vorliegen.  
 wenn Herr Klostermann an einer Demenz er-  
 r verfährt sich. Er vergisst den Weg oder sein  
 er ersten Zeit der Erkrankung kann er sei-  
 ßer gegebenensfalls durch Erfahrung und  
 igen ausgleichen: Er fährt weniger, nur noch  
 Routen, nicht nachts und nach Möglichkeit  
 ung. Auch können die genannten technischen  
 en und Hilfsmittel am Pkw helfen. Vorausset-  
 allerdings eine gute Fahrpraxis, eine sicher-  
 isste Grundeinstellung und ausreichende Auf-  
 keit. Ist all dies nicht mehr gegeben, dann  
 n der Fahreignung (Paragraf 2 Absatz 4 der  
 t Straßenverkehrsordnung). Die Fahrerlaubnis-  
 g schreibt vor, dass die Führerscheininhaber  
 dig und eigenverantwortlich zu prüfen haben,  
 reignung noch vorliegt (Paragraf 2 Absatz 1  
 nung über die Zulassung von Personen zum  
 rkehr).

### nnung vom Auto kann schmerz- er unausweichlich sein

chmerzlich sein für Herrn Klostermann, sich  
 m Auto zu trennen. (Auto-) Mobilität gehört  
 ältere Menschen zu einem selbstbestimmten



© Pavel Losevsky (fotolia)

ne Meldepflicht für Angehörige gibt es nicht. Ärzte sind berechtigt, die Fahruntauglichkeit ihrer Patienten zu melden, wenn sie eine konkrete Gefahr sehen.

und teilhabeorientierten Leben und zu einer wichtigen Ressource: Wie kommt Herr Klostermann sonst zum Gemeindehaus, zum Einkaufen, zu seinen Kindern? Und er „liebt“ sein Auto. Er wird den Führerscheinverlust als Kränkung erleben – und bei zunehmender Demenzsymptomatik auch nicht einsehen. Familien mit demenzbetroffenen Angehörigen können ein Lied davon singen: Wenn Vater unbedingt allein in seinen Mercedes steigen will, um zur Kirche zu fahren, und ärgerlich jede Einmischung zurückweist. Eine Meldepflicht der Angehörigen bei der Polizei gibt es nicht. Auch Ärzte sind dazu nicht verpflichtet – aber gegebenenfalls berechtigt, wenn sie die konkrete Gefahr sehen, dass sich „ein Herr Klostermann“ selbst oder andere erheblich schädigt. In der Schweiz besitzt der Arzt ein ihm gesetzlich eingeräumtes Melderecht.

In Deutschland dürfen Ärzte ihre Schweigepflicht nur unter Notstandsgesichtspunkten brechen, das heißt nur bei konkreter und erheblicher Gefahr. Der Mediziner wird auf seinen Patienten und seine Angehörigen einwirken. Das ist nicht einfach: die kritische Selbstreflexion fehlt häufig, die krankheitsbedingten Leistungseinbußen werden ignoriert. Das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient kann erheblich gestört werden. Präventive Beratungs- und Trainingsangebote können hier helfen und gegebenenfalls wirksam in den ärztlichen Beratungsprozess eingebunden werden. Das kann etwa ein Fahrtraining beim ADAC oder die Beratung hinsichtlich technischer Nachrüstung sein.

### Verantwortlich handeln, Kränkungen vermeiden – ein schwieriger Balanceakt

Angehörige werden ihre Kreativität einsetzen, um möglichst wenig kränkend Herrn Klostermann von seinen Autotouren abzuhalten und gleichzeitig ihrer Verantwortung nachzukommen. Um die Konfrontation mit der fraglichen Fahreignung kommt man nicht umhin und falsch verstandene Toleranz ist nicht am Platze. Die Risiken sind zu hoch. Zwar haften Kinder nicht für ihre Eltern, prinzipiell auch nicht im Falle der Demenz.

Aber in Verantwortung stehen Ärzte und Angehörige auch ohne Haftungspflicht, wenn auch in der Regel nicht im juristischen Sinn.

#### Zum Weiterlesen:

Mehr zum Thema Haftung und Aufsichtspflicht im Beitrag „Mythos Aufsichtspflicht“ in Bausteine.demenz, S. 4ff.

In einer Gesellschaft, in der immer mehr ältere Menschen leben, auch Hochbetagte, ist gegenseitige Rücksichtnahme und eine „Awareness“ für hochbetagte Verkehrsteilnehmer – sei es als Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer – eine Pflicht für alle Verkehrsteilnehmer. Und irgendwann wird es das vollautomatische, programmierbare Auto geben, mit dem „Geisterfahrten“ ausgeschlossen und ein sicheres Ankommen gesichert ist: die Technik ist auf dem Weg. ▸

\* Name von der Redaktion geändert

Um die Konfrontation mit der fraglichen Fahreignung kommt man nicht umhin und falsch verstandene Toleranz ist nicht am Platze. Die Risiken sind zu hoch.

Prof. Dr. jur. Thomas Klie lehrt als Professor für öffentliches Recht und Verwaltungswissenschaft an der Evangelischen Hochschule in Freiburg (i. Br.) und ist nebenberuflich als Rechtsanwalt tätig. Er gehört dem Herausgeberkreis von demenz an.  
E-Mail: klie@eh-freiburg.de