




3.6.5 Ältere Menschen am Steuer: Wie wichtig sind Tests?


**Kompetenzen und Unterrichtsinhalte:**

Die Schüler sollen

- ❑ ausgehend von einem Einzelfall, dem Unfall von Bad Säckingen, sich einen Überblick über die statistische Häufigkeit von Unfällen verschaffen, die von älteren Pkw-Fahrern verursacht wurden,
- ❑ nachvollziehen, dass die demographische Entwicklung (es gibt immer mehr ältere Menschen – so auch mehr hinter dem Steuer- Häufigkeit) und altersbedingte Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit – Hauptursache – keine Raserei, sondern Fahrfehler in Betracht gezogen werden müssen, wenn über diese Art von Unfällen diskutiert wird,
- ❑ sich über die rechtliche Lage in Deutschland in punkto Fahrerlaubnis und mögliche Überprüfungen informieren, Vergleiche zu Rechtslagen in anderen europäischen Ländern ziehen und Motive der Verantwortlichen erkennen und bewerten,
- ❑ sich in die Lage älterer Menschen und deren Mobilität hineinversetzen,
- ❑ die Gesetzgebung in Deutschland kritisch diskutieren,
- ❑ mögliche Alternativen zur obligatorischen Fahrtauglichkeitsüberprüfung kennen lernen, ergänzen und im Hinblick auf Umsetzbarkeit und Achtung der Bedürfnisse aller Beteiligten bewerten.

Didaktisch-methodischer Ablauf	Inhalte und Materialien (M und MW)
<p><b>1. Stunde: Der Unfall von Bad Säckingen</b></p> <p>Der Zeitungsartikel dient zum Einstieg in das Thema. Er wird (vor-)gelesen und es werden Gedanken, Gefühle sowie aufkommende Fragen ausgetauscht. Die Frage liegt nahe, ob dies ein Einzelfall ist oder es öfter vorkommt, dass ältere Pkw-Fahrer aufgrund altersbedingter Beeinträchtigungen der Fahrtauglichkeit Unfälle verursachen. Das Lesen der Zahlen und Fakten gibt Aufschluss. Die Schüler sind aufgefordert, anhand des Arbeitsauftrags 3 von M1b Schlussfolgerungen zu ziehen, wie z.B., dass über 75-jährige Pkw-Fahrer statistisch gesehen ein Risiko im Straßenverkehr darstellen: Sie verursachen mehr Unfälle als junge Fahrer, nämlich drei von vier Unfällen. Je nach zeitlichem Rahmen und Schwerpunkten können die Aufgaben zur Wahl von M1b zur Differenzierung angeboten werden. Denkbar ist aber auch, dass die Schüler nur Vermutungen anstellen und die Lehrkraft die weiteren Folgen des Unfalls abschließend mitteilt.</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p><u>Zu dem Unfall:</u>                  Eine weitere Person erlag ihren Verletzungen wenige Zeit später, zwei Tote insgesamt und 27 Verletzte. Im Mai 2017 gab es einen Prozess. Der Fahrer wurde zu zwei Jahren Haft auf Bewährung verurteilt und musste seinen Führerschein für immer abgeben. Zudem bat er (mit zitternder Stimme) alle Opfer und deren Angehörige um Verzeihung.                  Die Zahlen und Fakten zeigen deutlich, dass ältere Menschen im Straßenverkehr sowohl gefährdet als auch „gefährlich“ sind. Bad Säckingen ist kein Einzelfall. Hier muss allerdings erwähnt werden, dass es vor allem die über 75-jährigen Pkw-Fahrer sind, die zu 75 Prozent die Hauptschuld an Unfällen tragen – im Vergleich zu jungen Fahrern zwischen 18 und 20 Jahren: Sie liegen mit 71 Prozent unter den älteren Pkw-Fahrern. Die Zahl der von Senioren als Straßenverkehrsteilnehmer verursachten Unfälle hat sich im Laufe der letzten zehn Jahre um etwa 26 Prozent erhöht – doch gemessen an ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung sind sie</p>

## Teil 3.6: Alter – Sterben – Tod

	<p>unterdurchschnittlich häufig verantwortlich für schwere Unfälle.</p> <p>→ <b>Text 3.6.5/M1a*</b>  → <b>Arbeitsblatt 3.6.5/M1b*</b>  → <b>Text 3.6.5/M1c*</b></p>
<p><b>2. Stunde: Senioren als Pkw-Fahrer</b></p> <p>Bislang wurde deutlich, dass es schwere Unfälle gab, die von älteren Pkw-Fahrern verursacht wurden – auch wurde der Blick vom Einzelfall zu Statistiken gelenkt, die deutlich machen, dass Bad Säckingen eben kein Einzelfall ist. Nun geht es um Hintergründe und Zusammenhänge. Die Schüler äußern zunächst ihr Wissen/ihre Vermutungen zu den Fragen von Arbeitsauftrag 1. In Einzelarbeit lesen sie dann die Texte von M2a und b und bearbeiten den Arbeitsauftrag 3 von M2c: Hier kreuzen sie an, welche der sich auf die Texte beziehenden Aussagen richtig oder falsch sind und korrigieren die falschen. Die Lösungen werden verglichen und somit erfolgt eine Ergebnissicherung des Arbeitsauftrags 1.</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p><u>Lösungen zu den Verkehrsschildern von M2b:</u>  links: Vorfahrt, rechts: Vorfahrt achten</p> <p><u>Lösungen zu M2c:</u>  richtig: a), d), e), g)  falsch: b): Menschen ab 65 machen ca. 21 Prozent der Gesamtbevölkerung aus; c) es sind 12,6 Prozent; f) es ist eine inhomogene (ganz unterschiedliche) Gruppe; h) nicht Leichtsinn, sondern altersbedingte Beeinträchtigungen; i) gerade der Schulterblick ist sehr wichtig und wird leider nicht gemacht; j) die Texte sind sachlich und nicht kommentierend; obwohl ältere Pkw-Fahrer ab 75 Jahren mehr Unfälle als junge Fahrer verursachen, sind ältere Pkw-Fahrer ab 65 nicht als die schlechteren Fahrer zu be- oder verurteilen.</p> <p>→ <b>Texte 3.6.5/M2a und b*</b>  → <b>Arbeitsblatt 3.6.5/M2c*</b></p>
<p><b>3. Stunde: Die rechtliche Lage in Deutschland und in Europa</b></p> <p>Den Schülern ist nun deutlich geworden, dass die Hauptursache der von älteren Pkw-Fahrern verursachten Unfälle altersbedingt ist: Es gibt körperliche Beeinträchtigungen, die mehr oder minder die Fahrtauglichkeit in Frage stellen. Der Gedanke liegt nahe, den einst erworbenen Führerschein nicht ohne Überprüfung im Alter gelten zu lassen. In dieser Stunde geht es um die rechtliche Lage in Deutschland und in Europa. Die Schüler lesen dazu die Texte von M3a, reflektieren anschließend mögliche Gründe für diese Regelungen und bewerten die Aussagen von Experten.</p>	<p>In Deutschland wird eine obligatorische Fahrtauglichkeitsprüfung für ältere Pkw-Fahrer zwar diskutiert (nicht zuletzt wegen der Häufung von Unfällen wie in Bad Säckingen), doch der Führerschein Klasse B (ehemals 3) bleibt: einmal erworben, immer gültig (bis auf wenige Ausnahmen). Anders ist es in vielen EU-Staaten wie z.B. in Portugal, Spanien, Norwegen, Litauen. Hier gibt es bereits Regelungen zur ärztlichen Untersuchung für Pkw-Fahrer ab 50 (Portugal), ab 55 (Litauen), ab 60 (z.B. Ungarn) usw. Die Untersuchungen können aus einem Sehtest, einem medizinischen Check, einem Fahrtstest oder einem Demenzcheck (ab 70 Jahren in Japan) bestehen. Eine Fahrtauglichkeitsuntersuchung gibt</p>

Teil 3.6: Alter – Sterben – Tod

	<p>es in Deutschland für manche Führerscheinklassen und manche Berufsgruppen, in denen das Kraftfahrzeug eine bedeutende Rolle spielt (z.B. Taxifahrer).</p> <p>→ <b>Texte 3.6.5/M3a und b*</b></p>
<p><b>4. und 5. Stunde: Warum ist vielen älteren Menschen ein Auto so wichtig?</b></p> <p>Das Foto von M4a kann als stummer Impuls genutzt werden, um sich in die Situation älterer Menschen in puncto „Mobilität“ hineinzusetzen. Die Aussagen werden gelesen, bewertet und um weitere Beobachtungen und Erfahrungen der Schüler ergänzt (sie berichten von älteren Menschen und ihrer Mobilität). Anschließend erhalten die Schüler M4b und bearbeiten den Arbeitsauftrag 3a in Einzelarbeit (pro und kontra notieren). Die acht Aussagen sollen dann in Argumente umformuliert (acht Gruppen je eine Aussage) und in einer Tabelle gesammelt werden. So ist die Basis für eine abschließende Diskussion geschaffen: In Gruppen diskutieren die Schüler anhand der Aussagen von M4c, ob und aus welchen Gründen eine obligatorische Überprüfung der Fahrtauglichkeit für ältere Pkw-Fahrer sinnvoll/nötig wäre – oder auch nicht. Am Ende wird der Blick auf Alternativen gerichtet (Arbeitsauftrag 6).</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p>Ein eigener Pkw kann gerade für ältere Menschen bedeutsam sein: als Statussymbol, um sich unabhängiger zu fühlen und mobil zu sein (vor allem im ländlichen Raum), um Wege zu schaffen, die mit Rollator oder Stock mühsam sind, ... Die Zahl der Neuzulassungen von Pkw spricht Bände: Im März 2015 wurden mehr als die Hälfte der neuen Pkw von 45- bis 59-jährigen zugelassen und 18,6 Prozent der Neuzulassungen kamen von Menschen ab 60 Jahren.</p> <p><u>Zu den Aussagen von M4b:</u>                  Obligatorische Überprüfungen pro: Kim, Franziska, Karla;                  kontra: Jordan, Lotta, Tom, Paul, Hendrik.</p> <p>→ <b>Texte 3.6.5/M4a bis c*/**</b></p>
<p><b>6. Stunde: Alternativen zur obligatorischen Fahrtauglichkeitsüberprüfung von Senioren</b></p> <p>Die rechtliche Lage in Deutschland ist und bleibt: Der Führerschein gilt (bis auf wenige Ausnahmen) lebenslanglich. Doch: Es gibt bereits viele Möglichkeiten, auf freiwilliger Basis die Fahrtauglichkeit zu testen. Die Schüler bilden Gruppen (acht Vorschläge für acht Gruppen). Sie diskutieren Vor- und Nachteile und stellen ihre Ergebnisse im Plenum vor. Abschließend werden die besten Vorschläge in einer Reflexionsrunde ermittelt.</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p>Die meisten der Vorschläge werden angeboten und auch angenommen: Fahrlehrer kommt nach Hause, Arzt als Ratgeber, Training beim ADAC oder bei einem ähnlichen Verein, Online-Tests, das autonome Fahren wird noch erforscht. Den Autoschlüssel zu verstecken gehört auch zu den Maßnahmen, die manche besorgte Angehörige ergreifen, wenn der ältere Pkw-Fahrer von sich aus seine Fahruntauglichkeit nicht wahrhaben möchte.</p> <p>→ <b>Arbeitsblatt 3.6.5/M5*</b></p>

**Teil 3.6: Alter – Sterben – Tod**

Bad Säckingen in Baden Württemberg

7.5.2016

**Autofahrer rast auf Café-Terrasse – eine Frau stirbt**

Im Stadtzentrum von Bad Säckingen ist ein 84-jähriger Autofahrer mit seinem Wagen in eine Menschengruppe vor einem Café gefahren. Eine Frau starb, die Polizei geht von 20 Verletzten aus.

Ein 84 Jahre alter Mann hat mit einem Fahrfehler einen schweren Unfall in Bad Säckingen verursacht. Der Mann raste am Samstagmittag mit seinem Auto mitten in der Innenstadt in eine Menschenmenge vor einem Café, wie die Polizei in Baden-Württemberg mitteilte. Dabei wurde nach Angaben der Beamten eine 63 Jahre alte Frau getötet.

Etwa fünf weitere Menschen seien schwer verletzt ins Krankenhaus gebracht worden, sagte ein Polizeisprecher. Zudem gebe es zahlreiche Leichtverletzte – ihre genaue Anzahl sei jedoch noch nicht bekannt. „Wir gehen von insgesamt etwa 20 Verletzten aus.“

Die Polizei geht nach ersten Erkenntnissen von einem fatalen Fehler aus: Der Mann habe statt zu bremsen stark beschleunigt und so mehrere Tische auf der Terrasse des Cafés in der belebten Innenstadt umgefahren, sagte ein Sprecher. (...)

(Text aus: [www.tagesspiegel.de/weltspiegel/bad-saeckingen-in-baden-wuerttemberg-autofahrer-rast-auf-cafe-terrasse-eine-frau-stirbt/13563396.html](http://www.tagesspiegel.de/weltspiegel/bad-saeckingen-in-baden-wuerttemberg-autofahrer-rast-auf-cafe-terrasse-eine-frau-stirbt/13563396.html); Stand: 14.7.2017)

**Arbeitsaufträge:**

1. Was geht euch durch den Kopf, wenn ihr dies lest?
2. Ist dies eher ein Einzelfall oder kommt es häufiger vor, dass ältere Menschen diese Art von Unfall verursachen? Was wisst oder vermutet ihr? Recherchiert nach weiteren Fällen.
3. Lest dazu folgende Zahlen und Fakten: „Senioren – (Pkw-)Unfälle im Straßenverkehr“ und tauscht euch anschließend über folgende Punkte aus:
  - Was wird deutlich (auch im Vergleich zu jungen Pkw-Fahrern)?
  - Was überrascht oder ärgert euch? Was stimmt euch nachdenklich oder ängstlich?
  - Welche Fragen bewegen euch?

**Aufgaben zur Wahl:**

- Welche Folgen hatte dieser Unfall wohl noch? Vermutet und recherchiert.
- Es kam im Mai 2017 zu einer Gerichtsverhandlung. Wie wurde bei diesem Prozess wohl geurteilt? Vermutet und recherchiert.
- Der Unfall von Bad Säckingen: ein Einzelfall oder ...? Vermutet und recherchiert.

## Teil 3.6: Alter – Sterben – Tod

## Senioren als Pkw-Fahrer

Ihr habt nun einige Zahlen und Fakten über Unfälle im Straßenverkehr erfahren, an denen Senioren beteiligt waren und die von ihnen verursacht wurden. Bei den Zahlen und Fakten ging es mehr um das WER und WIE VIELE, weniger um das WARUM und WIE.

**Arbeitsaufträge:**

1. Tauscht euch über folgende Fragen aus:
  - Was ist heute anders als vor Jahrzehnten?
  - Warum stehen ältere Pkw-Fahrer im Fokus der Forschung?
  - Wie kommt es zu Unfällen von älteren Menschen?
2. Lest anschließend die Texte und beantwortet dann obige Fragen.

**Unfälle von Senioren im Straßenverkehr**

Ältere Menschen spielen allein schon durch die demographische Entwicklung als Teilnehmer im Straßenverkehr eine immer größere Rolle. Der Anteil der Menschen im Alter ab 65 Jahren an der Gesamtbevölkerung steigt ständig, in den letzten 20 Jahren von 15,3 % auf 20,8 %. Insgesamt lebten Ende 2013 rund 16,8 Millionen Personen im Alter von mindestens 65 Jahren in Deutschland.

70.856 ältere Menschen waren im Jahr 2014 an Unfällen mit Personenschäden beteiligt, das waren 12,6 % aller Unfallbeteiligten. Senioren haben damit im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil eine unterproportionale Unfallbeteiligung. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass ältere Fahrer die sichereren Fahrer sind, sondern die geringere Unfallbeteiligung spiegelt in weiten Teilen deren geringere Verkehrsteilnahme als Fahrzeugführer wider. Zwar sind Senioren heute aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen aufgrund ihrer bisherigen Verkehrsteilnahme häufiger das Auto, dennoch ist ihre durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw und Jahr noch deutlich niedriger als bei den jüngeren Altersgruppen. Auch die Pkw-Verfügbarkeit der älteren Menschen, insbesondere älterer Frauen, ist erheblich geringer als die der übrigen Erwachsenen.

Die Gruppe der Senioren ist eine sehr inhomogene Altersgruppe, was ihre Wahrnehmungs- und Leistungsfähigkeit sowie ihren Gesundheitszustand anbelangt. Hier seien insbesondere die Verschlechterung des Sehvermögens und die Verringerung der Reaktionsgeschwindigkeit mit zunehmendem Alter genannt.

Art, Dauer und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung weisen bei den älteren Menschen deutliche Unterschiede zu den jüngeren Altersgruppen auf und haben damit auch Auswirkungen auf das Unfallgeschehen der Senioren. (...)

(aus: Statistisches Bundesamt [Hrsg.]: Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2014, Wiesbaden, o.V., S. 5)



## Teil 3.6: Alter – Sterben – Tod

**Senioren am Steuer – geht's noch?**

(...) Trotz der statistischen Auffälligkeit ab 75 Jahren kann man ältere Autofahrer nicht pauschal be- und verurteilen. Ob jemand die notwendige Leistungsfähigkeit und Verkehrstüchtigkeit besitzt, um einen Pkw zu lenken, entscheidet sich nicht allein anhand des Alters. Dennoch: Mit dem Älterwerden gehen Gesundheits- und Leistungseinbußen einher und für das Autofahren notwendige Funktionen der Sinne lassen nach. Die Reaktionsgeschwindigkeit und die Fähigkeit, mehrere Dinge gleichzeitig zu registrieren und darauf zu reagieren, nehmen ab. Hinzu kommen vielfach Erkrankungen und die Einnahme von Arzneimitteln, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr weiter einschränken können. (...) Die Unfallursachen der älteren Kraftfahrer deuten eher auf altersbedingte Einschränkungen als auf leichtsinniges Verhalten hin: Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren bzw. Ein- und Anfahren. (...)

(aus: [www.deutsche-verkehrswacht.de/home/presse-center/pressemitteilung/article/senioren-am-steuer-geht-s-noch](http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/presse-center/pressemitteilung/article/senioren-am-steuer-geht-s-noch); Stand: 21.6.2017)



(Abbildungen: Kristina Maiwald)

**Was bedeuten diese Verkehrsschilder?****Fahreignung von Senioren**

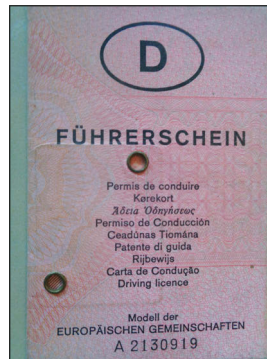
(...) Bei einer Studie im Realverkehr wurde in der Altersgruppe über 75 Jahren insbesondere der fehlende Schulterblick („je älter, umso seltener“) festgestellt, vor allem beim Rechtsabbiegen innerorts an Kreuzungen mit Radweg und beim Fahrstreifenwechsel auf der Autobahn.

(aus: [de.wikipedia.org/wiki/Fahreignung\\_von\\_Senioren](http://de.wikipedia.org/wiki/Fahreignung_von_Senioren); Stand: 14.6.2017)

## Teil 3.6: Alter – Sterben – Tod

## Die rechtliche Lage in Deutschland und in Europa

Wer in Deutschland einmal eine Fahrerlaubnis der alten Klasse 3 – heute der Klasse B – erworben hat, darf lebenslang ein Auto lenken. Nur in seltenen Fällen wird diese Genehmigung für einen bestimmten Zeitraum entzogen (z.B. Fahrerflucht, Alkohol am Steuer, ...).



Führerschein Klasse 3  
(Abbildung: Kristina Maiwald)

### Unterwegs am Steuer bis ins hohe Alter

(...) In den 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt es ganz unterschiedliche Konzepte. Neben Deutschland stellen etwa Frankreich, Österreich, Polen, Belgien und Bulgarien eine unlimitierte Fahrerlaubnis aus. Die große Mehrheit der EU-Staaten hat aber Altersbestimmungen, die allerdings variieren. In Großbritannien reicht eine Selbstauskunft zum Gesundheitszustand aus, in Italien und Portugal wird ab 50 Jahren ein Gesundheitszeugnis verlangt, in den anderen EU-Ländern ist dies für 60-, 65- oder 70-jährige notwendig. Auch die erforderlichen Tests und Kosten weichen stark voneinander ab. (...)

(aus: [www.zeit.de/mobilitaet/2015-05/autofahrer-senioren-training-verkehrssicherheit](http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-05/autofahrer-senioren-training-verkehrssicherheit);  
Stand: 17.6.2017)

### Fahrtauglichkeitsuntersuchungen in Europa

Europäische und andere Länder haben bereits Regelungen zur ärztlichen Untersuchung für Pkw-Fahrer wie folgt getroffen:

50 Jahre	Portugal
55 Jahre	Litauen
60 Jahre	Lettland, Luxemburg, Tschechien, Ungarn
65 Jahre	Estland, Griechenland, Kroatien, Portugal, Slowakei, Spanien
70 Jahre	Dänemark, Finnland, Vereinigtes Königreich, Irland, Italien, Malta, Schweiz, Slowenien, Zypern
75 Jahre	Niederlande, Norwegen

Die Untersuchungen können aus einem Sehtest, einem medizinischen Check, einem Fahrtstest oder einem Demenzcheck (ab 70 Jahre in Japan) bestehen. (...)

(aus: [de.wikipedia.org/wiki/Fahreignung\\_von\\_Senioren](http://de.wikipedia.org/wiki/Fahreignung_von_Senioren); Stand: 14.6.2017)