

Von Marco Krefting und Michael Volber

Welcher Autofahrer kennt das nicht: Man ist auf der Autobahn zügig unterwegs, die linke Spur ist frei, Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgehoben. An einer Steigung schert plötzlich ein Pkw von rechts aus, um gemakkelijk mit Tempo 100 einen 90 km/h fahrenden Lkw zu überholen. Der eigene Abstand zum „Schleicher“ schrumpft bedenklich, man steigt auf die Bremse, ärgert sich und schimpft – mit Vorliebe gegen jene Rentner, die auf ihrer Sonntagsfahrt ein dauerhaftes Verkehrshindernis sind, deren exemplarischen Vertreter man gerade vor sich wähnt und am liebsten für immer von allen Straßen verbannt wissen würde.

Ein Vorurteil? Ja und nein. Tatsache ist, dass viele Menschen mit den vielschichtigen Herausforderungen und Zusammenhängen des Autofahrens bei zunehmendem Alter Probleme haben. Das liegt zum einen am nachlassenden Reaktions- und Sehvermögen, zum anderen an den Auswirkungen von Medikamenten auf Wahrnehmung und Verhalten. Der Verkehrswissenschaftler Hans-Peter Krüger von der Uni Würzburg fasst das so zusammen: „Geräusches fahren ist kein Problem. Geht's allerdings zur Seite, wird es kompliziert. Besonders an Kreuzungen, beim Abbiegen, Wenden und bei Spurwechseln.“ Und: „Bei manchen Menschen werden Medikamente im Alter zu Nahrungsmitteln.“

Tatsache ist auch, dass die Zahl der an Verkehrsunfällen beteiligten und der dabei geschädigten Fahrer über 65 seit fast 20 Jahren kontinuierlich steigt. Natürlich hängt das auch mit der Bevölkerungspyramide in Deutschland zusammen. Immer mehr ältere Menschen (derzeit sind gut zwanzig Prozent der Deutschen über 65, sie machen 15 Prozent aller Autofahrer aus), die immer mobiler werden, sorgen notgedrungen für statistisch steigende Unfallzahlen.

Dass aber in 66 Prozent der Unfälle des Jahres 2007 die beteiligten Senioren die Hauptschuld trugen, ist alarmierend. Besonders die Gruppe der über 75-Jährigen ist ebenso unfallgefährdet wie jene der traditionell die Statistiken anführenden Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren. Zudem fahren ältere Menschen meist dieselben und vor allem kurze Strecken zum Arzt oder Einkäufen. Verglichen mit Berufspendlern, die täglich viele Kilometer auf der Autobahn zurücklegen, ist ihre Unfallquote dabei überschnitten.

Deshalb hält der Verfassungs- und Verwaltungrechtler Michael Brenner von der Uni Jena das deutsche Reglement „Pkw-Führerscheine auf Lebenszeit und ohne Auflagen“ zu vergeben, chedem für ein Auslaufmodell. Denn die neue EU-Führerscheinrichtlinie, die ab 2013 eine für maximal 15 Jahre geltende Fahrerlaubnis vorsieht, erlaube auch weitere verkehrsrechtliche Änderungen wie regelmäßige Hör- und Sehtests oder die Einführung von „Fahr-Genehmigungs-Zonen“. Zudem empfiehlt sie allen 27 Mitgliedstaaten, über eine regelmäßige Prüfung der Fahrgtauglichkeit ab dem 50. Lebensjahr nachzudenken



Ein Senior (o.) testet beim bundesweit einzigartigen Projekt der Polizei in Bad Salzungen seine Fähigkeiten hinterm Steuer mithilfe eines Fahrsimulators

Wenn Altern zur Gefahr wird

Immer mehr Senioren sind in schwere Verkehrsunfälle verwickelt: Ein bundesweit einmaliges Angebot der Polizei in Nordrhein-Westfalen deckt Schwächen von älteren Fahrern schonungslos auf

und räumt die Möglichkeit ein, Fahrern mit etwa anhaltend hohem Blutdruck den Schein grundsätzlich zu entziehen.

Auf andere, praxisorientierte Weise nähert sich ein bislang bundesweit einmaliges Projekt der Polizei in Bad Salzungen der Problematik. Dort können Senioren in einem Fahrsimulator ihre Fähigkeiten testen und ihre Schwächen erfahren.

Wolf Kramer beispielsweise hat gerade mit einem lauten Knall ein weißes Auto gerammt. Klarer Fall von Missachtung: Der Wagen kam von rechts und hatte Vorfahrt. Doch der 70-Jährige bleibt gelassen. Er rückt seine Brille zurecht, schaltet in den ersten Gang und gibt wieder Gas. Auch Botho Eckert (76) ist schon fünf Mal von der Fahrbahn abgekommen, fährt aber unbeirrt weiter. Vor der Fahrt hatte er extra seine dunkle Schirmmütze abgenommen – der besseren Sicht halber. Nach 2,6 Kilometern steigen beide aus. Dann ist die Spritztour im Fahrsimulator vorbei.

„Das war mein erster Unfall“, sagt Kramer kopfschüttelnd zu seiner Ehrenrettung. Doch hat ein Großteil der Senioren auch im realen Straßenverkehr ernsthafte Schwierigkeiten zu meistern. „Schlecht gucken, schlecht hören und schlecht bewegen“ – hier macht Verkehrssicherheitsberater Frank Walkmann die Kernprobleme der Senioren im Straßenverkehr aus. Der Polizei gehe es beim Seminar keinesfalls darum, jemanden bloßzustellen oder vom Autofahren abzuschrecken. „Wir wollen den älteren Verkehrsteilnehmern die Angst nehmen, Defizite aufzeigen und bekämpfen“, sagt Walkmann.

Dass ganz kleine Schritte schon hilfreich sein können, weiß er aus Erfahrung: Oft sei der Sitz falsch eingestellt, neue Verkehrshilfen seien unbekannt. Ein Teilnehmer hat sich mal über die Kälte im Auto beschwert. Ihm hat Walkmann geduldig die Funktion der Klimaanlage erklärt. „Die kennen die Technik am eigenen Fahrzeug nicht.“

Regelung zum Pkw-Führerschein in Europa

Land	Fahrerlaubnis generell	Altersgebundene Auflagen	Vorkehrstest ab 65 je 100 000 Einwohner (2006)
Belgien	Ab bestandener Prüfung unbegrenzt	keine	10,7
Deutschland	Ab bestandener Prüfung unbegrenzt	keine	7,3
Finnland	Ab bestandener Prüfung bis zum 45. Lebensjahr	Ärztliche Untersuchung (Sehen, Hören, Ausfallerscheinungen) mit 45 und 60 Jahren. Ab 70 alle fünf Jahre	k.A.
Frankreich	Ab bestandener Prüfung unbegrenzt	keine	8,9
Großbritannien	Ab bestandener Prüfung bis zum 70. Lebensjahr	Fahrtüchtigkeits-Test ab 70. Lebensjahr alle drei Jahre	6
Italien	Ab bestandener Prüfung für 10 Jahre	Ab 11. Jahr des Führerscheinbesitzes alle zehn Jahre amtärztlicher Fahrtüchtigkeits-Test, ab 51. Lebensjahr alle fünf, ab 65. Lebensjahr alle zwei Jahre	10,5
Niederlande	Ab bestandener Prüfung bis zum 70. Lebensjahr	Ab 70 Fahrtüchtigkeits-Test alle fünf Jahre	k.A.
Österreich	Ab bestandener Prüfung unbegrenzt	keine	k.A.
Schweden	Ab bestandener Prüfung bis zum 70. Lebensjahr	Hör- und Sehtest ab 70 obligatorisch alle drei Jahre	k.A.
Spanien	Ab bestandener Prüfung bis zum 45. Lebensjahr	Ab 45 ist der Führerschein alle 10 Jahre zu erneuern. Bis 75 ist zusätzlich alle fünf Jahre, danach alle zwei Jahre ein Gesundheitszeugnis vorzulegen	9

DIE WELT INFOGRAFIK

Quelle: Eigene Recherche

Lieber Motorschaden statt im Museum vor sich hin gammeln

Keine Gnade für Mensch und Maschine: Der Vintage Sports Car Club feiert heute seinen 75. Geburtstag auf der Rennstrecke von Silverstone

Von Roland Löwisch

Die einen sagen, in der Woodcote-Kurve sei die Lenkstange des Lagonda Papier gebrochen. Die anderen meinen, der alte Karren hätte eingangs der Silverstone-Zielgeraden einen Schubs von hinten abbekommen. Wie auch immer: Peter Fletcher-Jones raste mit seinem Vorkriegsrenner, Baujahr 1934, in die Mauer. Das vordere linke Rad knickte ab, die Karosserie verbautete, der Rahmen wurde gestaucht. Und während die Konkurrenten auf Alvis Silver Eagle, Riley Nine 12/4 Special, Austin 7 Special, Talbot 105 oder Aston Martin Speed vorüberzogen, purzelte der Pilot benommen auf den Rasen.

Schrecksekunden wie diese sind süßlich, wenn der Vintage Sports Car Club (VSCC), der in England behemte weltweit größte Club für Vorkriegs-Oldtimer, zur fröhlichen Hatz in den Sommer bläst. Dann kommen alljährlich mehr als 200 Vorkriegsautos zur Rennstrecke in Silverstone, um sich beim Saisonauftakt zu messen.

Die meisten sind, keine Frage, englischer Herkunft. 7500 internationale Mitglieder – unter anderem Rennfahrer David Coulthard und

Formel-1-Strategie Ross Brawn – frönen dem aufwendigen und kostenintensiven Sport, 500 von ihnen nehmen mit ihren Fahrzeugen regelmäßig an diversen VSCC-Rennen teil. Und wer keinen Startplatz abbekommen hat, kommt trotzdem mit seinem Veteranen (natürlich auf eigenen Achsen) und parkt auf einem Extra-Areal – vorbehalten allen Juwelen vor Baujahr 1940.

Am Sonnabend, dem 25. April, ist es wieder so weit: Dann rasen die Piloten in ihren Renn- und Sportwagen der frühen Jahre erneut um die Wette und feiern dabei das 75. Jubiläum des VSCC. Ohne Gurte, ohne Servohilfen, ohne ABS, teilweise selbst ohne Rückspiegel. Einzige Sicherheitsfeatures sind moderne Rennveralls und Helme.

Das ist typisch englisch: Die Preisen werden nicht im keimfreien Kämmlein gewinnert und gepudert, sondern dürfen ihre ursprüngliche Aufgabe erfüllen – fahren. Motto: Q-tips sind für Ohren da, nicht für schlecht zugängliche Karosserieteile. Und so sehen die Gebrauchtwagen häufig auch aus.

Weder Mensch noch Maschine werden geschont: Selbst einer der ältesten Aktiven, Doug Bukin, schmeißt mit 78 Lenzen seinen 750-Kubik-Austin Seven Ulster Special

von 1929 nahezu jedes Jahr noch todesmutig in die Kurven, um vielleicht doch mal einen klassenheiler fahrenden Morgan Three Wheeler abzufangen. Ältestes Renntauto im Feld der hauptsächlich zwischen 1929 bis 1939 gebauten Autos war im vergangenen Jahr ein GN/JAP Grand Prix von 1908, der ohne Motorhaube über den Kurs eierte – der Motor von 1919 ist zu breit für den schmalen Aufbau.

Während beim GN/JAP nur die Ventile dezent klapperten, vermiesen die Monster des „GP Itala und Lancheo Trophies Race“ der Silverstone-Anwohner eine ruhige Teetime. Allen voran das wildeste Tier im Programm, der Bentley Napier von Chris Williams. Regelmäßig verblüht der Brit mit seinem 1929 gebauten Monster samt 24-Liter-Napier-Flugzeugmotor auf den Strecken der Welt die Konkurrenz.

Wer VIPs sucht, wird beim Saisonauftakt bestimmt fündig. Fast immer ist zum Beispiel Nick Mason, autoverrückter Drummer der Kultband Pink Floyd und langjähriger VSCC-Mitglied, zu treffen. Er bringt meist mehrere Autos mit für sich und seine Familie. 2008 wurde er im wunderschönen, 135 PS starken Bugatti 35B von 1927 immerhin Vierter seiner Klasse. Ehefrau

Anette und Tochter Holly führen im Aston Martin Ulster, Baujahr 35, für die Rennen der „automobilen Gäste“ (zwei Läufe für Sport- und Rennwagen der 50er Jahre).

Außerdem stieg Mason in einem Maserati T60 Birdge von 1960 – dessen filigraner, aber fester Gitterrohrrahmen von Alfa-Chefingenieur Giulio Alfieri erschaffen wurde – und in einen Maserati 250 F von 1957. Mit diesem „Formel-1-Auto für Privatfahrer“, dessen Modell es zwischen 1954 und 1960 auf sagenhafte 247 GP-Einsätze brachte, drehte sich der Musiker im Rennen ins Abseits – Ikonen wie Cooper T 43, Lotus 16 und Aston Martin DBR4 zogen schnell vorbei.

Wer aber wirklich schnell sein will, muss einen der seltenen ERA (Englisch Racing Automobile) fahren. Die sind allerdings so fix, dass sie ihre Rennen hauptsächlich untereinander austragen – Riley Falcon, MG KN Special, und Bugatti 51 haben keine Chance. Klar, dass so ein Auto im vergangenen Jahr Tagesschnellster wurde: Der ERA R3A von 1934 mit Mark Gillies am Steuer schaffte mit einem Zweiliter-Motor ein Durchschnittstempo von rund 136 km/h. Schon zu ihren Zeiten dominierten die ERA mit ihren Vierzylinder-Englischen Stra-

ßenrennen. 1935 gewann ein ERA das Eifelrennen, zwei Jahre später auf der Avus. Von nur 17 oder 18 je gebauten Stück existieren noch 15 oder 16 – wenn sich sechs von ihnen beim VSCC-Saisonauftakt einfänden, ist das sensationell.

Es geht aber noch skurriler. Selbst eingefleischte Szenekenner sind immer wieder erstaunt, was die Briten zum VSCC-Spektakel so aus ihren Garagen ans Licht befördern: zum Beispiel einen Halford (der Flugzeugdesigner Major Frank Bernard Halford baute seine eigenen Sechszylinder-Motor in Aston-Martin-Chassis) oder einen Franzis (Einzelstück eines Frazer-Nash-Chassis mit einem 9-Liter-Curtis-Flugzeugmotor). Bekannter sind da schon die Namen der festlandeuropäischen Autos inmitten der Briten-Armada: Alfa Romeo, Maserati, Scat, Fiat, Bugatti.

Bekannter ist jetzt auch der Name des Pechvogels Fletcher-Jones. Der konnte allerdings kurz vor Veranstaltungsende vergangenes Jahr die Krankestatue wieder verlassen. Befund: ein paar blaue Flecken. Nicht nur seine Frau amete auf. Denn viele VSCC-Mitglieder sorgen sich bereits heftig um die Zukunft ihrer alten Motoren – der Mann ist ihr Ventil-Spezialist.



Das Feld des weltweit größten Klubs für Vorkriegs-Oldtimer in Silverstone wird von einem Alvis angeführt, verfolgt von einem Alfa Romeo

FOTO: LÖWISCH