

Interview mit dem Verkehrsanwalt Jens Dötsch: Ältere Autofahrer nicht pauschal als Risikogruppe abstempeln

(Mynewsdesk) Fahranfänger und Senioren ? diese beiden Gruppen stellen im Straßenverkehr ein ähnlich großes Risiko dar. Für Fahranfänger hat der Gesetzgeber deshalb bereits 1986 den Führerschein auf Probe eingeführt. Der Rechtsanwalt Jens Dötsch, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV), rät aber davon ab, eine pauschale Prüfung speziell für Senioren einzuführen. Ähnlich wie beim Führerschein auf Probe sollte ein verschuldeter Unfall aber Konsequenzen haben, sagt Dötsch.

Von jüngeren und älteren Autofahrern geht im Straßenverkehr ein ähnlich hohes Risiko aus. Aber nur für Fahranfänger wurden mit dem Führerschein auf Probe entsprechende Konsequenzen gezogen. Ist das zu rechtfertigen?

Jüngere Autofahrer sind häufig risikobereiter als ältere und verursachen Unfälle aus Gründen, die typisch für diese Altersgruppe sind. Zu den häufigen Unfallursachen zählt es beispielsweise, dass junge Fahrer während der Fahrt mit dem Handy telefonieren. Fahranfänger überschätzen sich schneller als ältere Verkehrsteilnehmer. Dazu kommt der Mangel an Erfahrung, der gerade in etwas brenzlicheren Verkehrssituationen schnell zur Unfallursache wird. Das spiegelt sich dann in einem größeren Risikopotenzial wider. Bei älteren Verkehrsteilnehmern kommen ganz andere Unfallursachen ins Spiel. Sie sind ja zumeist viele Jahre unfallfrei gefahren und im höheren Alter vielleicht mit dem heutigen Geschehen auf den Straßen überfordert. Solchen Risikogründen kann man nicht mit pauschalen gesetzgeberischen Maßnahmen begegnen.

Dennoch empfinden viele Deutsche beide Altersgruppen als ähnlich großes Risiko im Straßenverkehr, das belegt die DAV-Umfrage. Wie unterscheiden sich die Risikogruppen genau?

Sicherlich ist das Risiko bei beiden Altersgruppen rechnerisch in etwa gleich groß. Aber die Verkehrsunfallstatistik zeigt deutlich den Unterschied. Ältere Verkehrsteilnehmer sind für 13 Prozent der Unfälle mit Personenschäden verantwortlich. Ihr Bevölkerungsanteil liegt aber bei 20 Prozent. Die 18- bis 25-Jährigen stellen dagegen nur 8 Prozent der Bevölkerung, verursachen aber rund 25 Prozent der Unfälle mit Toten und Verletzten. In dieser Altersgruppe führen besonders häufig überhöhte Geschwindigkeit oder Alkohol zu schweren Unfällen. Wenn Senioren in einen Verkehrsunfall verwickelt sind, liegt die Ursache eher darin, dass sie mit der Komplexität des heutigen Straßenverkehrs überfordert oder körperlich in der Wahrnehmung eingeschränkt sind. Die Schäden, die sie verursachen, sind im Schnitt geringer als die der jüngeren Autofahrer.

Sind generelle Beschränkungen für ältere Verkehrsteilnehmer also gar nicht sinnvoll?

Generelle Regelungen für Senioren wären eine pauschale Vorverurteilung älterer Menschen. Die Statistik unterscheidet nur bei den 18- bis 65-Jährigen zwischen bestimmten Altersgruppen. Danach wird nur noch in einzelnen Bereichen differenziert, ob jemand 65 oder 75 ist. Sicherlich steigt das Unfallrisiko ab 65, aber anders als bei jüngeren Verkehrsteilnehmern gibt es keine Möglichkeit, bestimmte Ursachen mit einem bestimmten Alter zu verbinden. Und solange es diese klare Differenzierung nicht gibt, kann ich auch nicht pauschal per Gesetz begründen, wann eine Nachschulung oder gar eine Prüfung notwendig ist.

Was ließe sich dann tun, um das Risiko durch ältere Autofahrer zu verringern?

Der Führerschein auf Probe ist ein gutes Beispiel dafür, wie sich das Risiko individuell verringern lässt, ohne gleich eine ganze Altersgruppe pauschal zu stigmatisieren. Die Konsequenzen für den Verursacher sind den Gründen angepasst, die zu dem Unfall geführt haben. So könnte man es auch in jeder anderen Altersgruppe handhaben. Ist jemand möglicherweise in seiner Fähigkeit eingeschränkt ein Auto zu führen? Ist er mit den heutigen Verhältnissen auf der Straße überfordert? Von einer regelrechten Nachprüfung halte ich aber nichts. Ich würde empfehlen, dass sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch die Angehörigen die Fahrweise des Senioren beobachten und kritisch beurteilen. Das Ergebnis muss dann nicht zwangsläufig zum Entzug der Fahrerlaubnis führen. Manchmal reicht es schon, ein anderes Fahrzeug zu fahren, vielleicht mit weniger PS und mit mehr Assistenzsystemen. Man darf ja nicht vergessen: gerade für Ältere ist Mobilität wichtig, um weiterhin am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Nach einem Unfall oder einem Verkehrsverstoß sind gerade ältere Menschen schnell verunsichert und befürchten schwerwiegende Konsequenzen, selbst wenn nichts Gravierendes passiert ist. Wer kann ihnen dann helfen? Ist es womöglich sinnvoll, sich an einen Anwalt zu wenden?

Ja, unbedingt und am besten sofort. Das gilt nicht nur für ältere Autofahrer, sondern für jeden, für Fahranfänger und für Menschen mit viel Erfahrung und in den besten Jahren. In einem Verwaltungs- und im möglicherweise dann folgenden Gerichtsverfahren kann sich alles, was man vorher ausgesagt hat, später belastend auswirken - auch wenn es ganz anders gemeint war. Unter Umständen ziehen die Behörden sogar die Verkehrstauglichkeit in Zweifel. Ein Anwalt für Verkehrsrecht weiß aus seiner Erfahrung, worauf es in solchen Verfahren ankommt. Er kann im Vorwege Akteneinsicht nehmen und das Geschehen genau analysieren. So lässt sich unter Umständen ein Bußgeldbescheid, Punkte in Flensburg oder ein Fahrverbot vermeiden.

Persönliches Gespräch oder mehr Informationen gewünscht?

Wenn Sie Interesse an einem Interview mit einem Verkehrsanwalt oder an weiteren Informationen haben, nehmen Sie gern Kontakt mit uns auf.

Diese Pressemitteilung wurde via Mynewsdesk versendet. Weitere Informationen finden Sie im [Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV e.V.](#)

Pressekontakt

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV e.V.

Sven Walentowski
Littenstraße 11
10179 Berlin

walentowski@anwaltverein.de

Firmenkontakt

Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV e.V.

Sven Walentowski
Littenstraße 11
10179 Berlin

shortpr.com/4gcf73
walentowski@anwaltverein.de

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins wurde 1979 gegründet. Ihr gehören knapp 6.000 Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte an. Die Arbeitsgemeinschaft unterstützt ihre Mitglieder in vielerlei Hinsicht: Sie bietet regelmäßige Fortbildungsveranstaltungen an und informiert ihre Rechtsanwälte zum Beispiel über die neuesten Entwicklungen des Verkehrsrechts zum Vorteil ihrer Mandanten. Seit mehr als 40 Jahren setzen sich die Verkehrsanwälte in den Gremien des Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar für die Rechte der Geschädigten ein und nehmen im Verkehrsausschuss des Deutschen Anwaltvereins zu allen wichtigen Gesetzesvorhaben Stellung. Die Homepage der Arbeitsgemeinschaft www.verkehrsanwaelte.de verdeutlicht die Vorteile des anwaltlichen Rats in Verkehrsrechtsfragen und ermöglicht potentiellen Mandanten eine schnelle und konkrete Anwaltssuche. Gerade Unfallgeschädigten bieten Verkehrsanwälte zahlreiche Möglichkeiten. Die Erfahrung zeigt: Diejenigen, die durch einen Verkehrsanwalt vertreten werden, erzielen regelmäßig einen deutlich höheren Schadenersatz als Geschädigte, die die Regulierung selbst in die Hand nehmen.

Anlage: Bild

