

Die Sicherung des älteren und behinderten Kraftfahrers

1981, pp. 13 - 16 (#1), pp. 31 - 35 (#2)

Die Auffassungen darüber, inwieweit altersbedingter Leistungsabbau oder Körperbehinderungen einen Grund darstellen, die Eignung zum Kraftfahren auszuschließen, haben sich in den letzten 20 Jahren erheblich gewandelt. Diese Entwicklung ergab sich automatisch mit der wachsenden Bedeutung des Automobils für den Einzelnen.

Von besonderer Bedeutung ist, daß der Anteil der älteren Kraftfahrer (60 Jahre und mehr) von etwa 2 Millionen Mitte der 70 er Jahre auf etwa 8 Millionen im Laufe der 90 er Jahre ansteigen wird. Wenn wir nicht wollen, daß viele ältere Fahrer in den kommenden Jahren als aktive Kraftfahrer ausscheiden müssen, dann muß der Markt Fahrzeugtypen anbieten, die gerade auch für diese wachsende Gruppe annehmbar sind.

Für den Körperbehinderten mit seinem gegenüber Gesunden erheblich eingeengten Aktionsradius erschließen sich durch den Erwerb einer Fahrerlaubnis neue Lebensbereiche. Um dies zu erreichen, sind intensive Bemühungen erforderlich, die vom formalen Weg durch die Instanzen bis zu finanzieller Unterstützung reichen. Die Technik ist auf dem Gebiet der Hilfsmittel für körperbehinderte Kraftfahrer sehr weit fortgeschritten und das Marktangebot ist sehr vielfältig. Es erscheint aber dringend erforderlich, den Behinderten als Verbraucher gegen Fehleinkäufe zu schützen. Die Technischen Überwachungs-Vereine haben aus ihrer Erfahrung eine entsprechende Richtlinie entworfen, die dem Bundesminister für Verkehr zugeleitet werden soll.

Körperbehinderte stellen weder in der Fahrerlaubnisprüfung noch in der Verkehrsbewährung ein Problem dar.

The Protection of Elderly and Physically Handicapped Drivers on the Roads

Over the past 20 years there has been a fundamental change in opinions as to whether drivers showing a decline in performance as a result of advancing age or the physically handicapped should be considered not suitable to drive motor vehicles. This development is the inevitable consequence of the growing importance of the motor vehicle for the individual.

It is particularly significant that the number of elderly drivers (60 and over) will have increased from about 2 million, the figure for the mid-70's, to about 8 million during the 1990's.

If we do not want to see many of the elderly drivers excluded from driving in the coming years, vehicle models must be offered on the market which are adequate to the needs of this increasing group of people.

For the physically handicapped with their vitally restricted range of action as compared to the healthy, obtaining a driving licence opens up new spheres of life. In order to achieve this, intensive efforts must be made ranging from facilitating the formalities to granting financial support.

Technical aids for physically handicapped drivers are now well advanced and there is a wide variety of articles available on the market. However, it is essential for the handicapped as consumers to be protected against false purchases. The Technical Inspection Organisations have combined their experience to draft a guideline relating to this matter which is to be submitted to the German Federal Minister for Traffic.

No particular problems are posed by physically handicapped drivers either in the driving examination or in road traffic behaviour.



Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Hirschberger, H.](#); [Donges, E.](#): Die Sicherung des älteren und behinderten Kraftfahrers. Der Verkehrsunfall 19 (1981), pp. 13 - 16 (#1) & pp. 31 - 35 (#2)

Inhaltsangabe

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema