

RISI K O G R UPPEN IM STRASSEN

VERKEHR – GEFAHREN

ERKENNEN SICHERHEIT

GEWINNEN

**PRESSE-
THEMEN-
SERVICE**

Kuratorium Gutes Sehen



Quellenangaben

- 1 Destatis – Statistisches Bundesamt: Straßenverkehrsunfälle 2018: 3 % mehr Tote und 1,5 % mehr Verletzte. PM Nr. 260 (09.07.2019). https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/07/PD19_260_46241.html (Zugriff: 09.07.2019, 11:30 MEZ).
- 2 Berichte der BASt, Mensch und Sicherheit, Heft M 256, April 2015. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1301/file/M256_barrierefreies_Internet_PDF.pdf (Zugriff: 11.01.2019, 13:00 MEZ).
- 3 BVA: Straßenverkehr – Sehen im Straßenverkehr. <https://augeninfo.de/cms/nc/hauptmenu/presse/statistiken/statistik-strassenverkehr.html> (Zugriff: 12.11.2018, 12:00 MEZ).
- 4 KGS-Presse-Themenservice „Sehen im Straßenverkehr: Gut sehen – sicher ankommen“. Download unter <https://www.sehen.de/presse/pressemitteilungen/sehen-im-strassenverkehr/sehen-im-strassenverkehr-gut-sehen-sicher-ankommen/> (Zugriff: 12.03.2019, 15:00 MEZ).
- 5 UDV/GDV: Ab welchem Alter werden Autofahrer zur Gefahr? Sicher im Straßenverkehr – UDV-Blog 16.07.2012. <https://udv.de/de/blog/ab-welchem-alter-werden-autofahrer-zur-gefahr> (Zugriff: 08.11.2018, 12:00 MEZ).
- 6 Stern: Schock nach Prinz Philips Autounfall – 97-Jähriger saß selbst am Steuer. Meldung 18.01.2019 unter <https://www.stern.de/lifestyle/leute/schock-nach-prinz-philips-autounfall---97-jaehriger-sass-selbst-am-steuer-8537568.html> (Zugriff: 25.01.2019, 11:45 MEZ).
- 7 Welt: Mit diesem Deal könnte Prinz Philip einer Anlage entgehen. Meldung 19.01.2019 unter <https://www.welt.de/vermischtes/article187297442/Nach-Autounfall-keine-Anlage-gegen-Prinz-Philip.html> (Zugriff: 23.01.2019, 18:15 MEZ).
- 8 ADAC: Tipps für die Praxis – Unterrichtsbeispiele. ADACSignale. Download unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/Verkehr_und_Mathe_Anhalteweg_45164.pdf (Zugriff: 11.03.2019, 18:00 MEZ).
- 9 BVA: Fehlsichtigkeiten – Fehlsichtigkeiten in Deutschland. <http://cms.augeninfo.de/nc/hauptmenu/presse/statistiken/statistik-fehlsichtigkeiten.html> (Zugriff: 27.03.2019, 15:00 MEZ).
- 10 ZVA: Verpflichtender Wiederholungssehtest – Schutz für sich und andere im Straßenverkehr. PM 24.09.2014 unter <https://www.zva.de/news/verpflichtender-wiederholungssehtest-schutz-f%C3%B9-Cr-sich-und-andere-im-str%C3%9Fenverkehr> (Zugriff: 01.02.2019, 12:00 MEZ).
- 11 Allensbach-Brillenstudie zum Sehbewusstsein der Deutschen 2014.
- 12 DVW: Verpflichtender Sehtest für Kraftfahrer. Beschluss vom 25.03.2013. <https://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/positionen/beschlusse-2013/verpflichtender-sehtest-fuer-kraftfahrer.html> (Zugriff: 26.11.2018, 12:30 MEZ).
- 13 ZVA: Positionspapier zum Wiederholungssehtest. <https://www.zva.de/positionspapier-zum-wiederholungssehtest> (Zugriff: 25.01.2019, 14:45 MEZ).
- 14 BVA: Schlechtes Sehen im Straßenverkehr ist lebensgefährlich. <http://cms.augeninfo.de/index.php?Id=336> (Zugriff: 01.03.2019, 16:00 MEZ).
- 15 Fastenmeier, W., Gestalter, H.: Fahreignung älterer Kraftfahrer im internationalen Vergleich. GDV/UDV, Forschungsbericht Nr. 25, 05/2014. Download unter <https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/fahreignung-aelterer-im-internationalen-vergleich> (Zugriff: 15.01.2019, 12:30 MEZ).
- 16 GDV/UDV: Unfallforschung kompakt – Fahrkompetenz und Fahreignung von Senioren. Forschungsbericht Nr. 54, 12/2015. Download unter <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/fahrkompetenz-und-fahreignung-senioren> (Zugriff: 15.01.2019, 13:00 MEZ).
- 17 Fahrtauglichkeitstests für ältere Autofahrer in der Schweiz Vorschrift seit Anfang der 1970er-Jahre. MDR aktuell 11.02.2019.
- 18 Siehe Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. PDF unter <https://www.boe.es/buscar/pdf/2009/BOE-A-2009-9481-consolidado.pdf> (Zugriff: 04.03.2019, 12:00 MEZ).
- 19 Welt: Nach schweren Autounfall – Prinz Philip gibt seinen Führerschein freiwillig ab. Meldung 09.02.2019 unter <https://www.welt.de/vermischtes/article188522547/Prinz-Philip-Ehemann-von-Elizabetht-II-gibt-Fuehrerschein-ab.html> (Zugriff: 11.02.2019, 12:00 MEZ).
- 20 Lachenmayr, B.; Berger, J.; Buser, A.; Keller, O.: Reduziertes Sehvermögen führt zu erhöhtem Unfallrisiko im Straßenverkehr. In: Der Ophthalmologe, 1-1998, S. 44–50.
- 21 Destatis – Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 7 – Verkehrsunfälle 2018. Download unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-2080700187004.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 16.07.2019, 14:00 MEZ).
- 22 BZ Berlin: Autofahrer (81) raste in Radler-Gruppe – Frau gestorben. Meldung 14.05.2018 unter <https://www.bz-berlin.de/berlin/umlund/autofahrer-81-fuhr-in-radler-gruppe-frau-gestorben> (Zugriff: 21.01.2019, 16:00 MEZ).
- 23 WDR: Kind stirbt nach Überholmanöver von 85-Jähriger. Meldung 10.10.2018 unter <https://www1.wdr.de/nachrichten/neunjaehriger-angefahren-tot-fahren-alter-100.html> (Zugriff: 23.01.2019, 17:50 MEZ).
- 24 Polizei Nordrhein-Westfalen, Rhein-Erft-Kreis: POL-REK:190122-1: Senior verursachte Verkehrsunfall – Ertstadt. Meldung 22.01.2019 unter <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/10374/4172600> (Zugriff: 25.01.2019, 14:50 MEZ).
- 25 das allgäu online: Polizei Füssen sucht Zeugen: Frau (66) baut beinahe mehrere Unfälle. Meldung 17.03.2017 unter https://www.all-in.de/fuessen-und-region/c-polizei/polizei-fuessen-sucht-zeugen-frau-66-baut-beinahe-mehrere-unfaelle_a2428812 (Zugriff: 25.01.2019, 15:20 MEZ).
- 26 Westfalenpost: Anlage nach tödlichem Unfall im Dezember 2017 in Wengern. Meldung 12.07.2018 unter <https://www.wp.de/staedte/herdecke-wetter/anklage-nach-toedlichem-unfall-im-dezember-2017-in-wengern-id214822293.html> (Zugriff: 25.01.2019, 15:30 MEZ).
- 27 Ka-news.de: Zu hohe Geschwindigkeit: 19-Jähriger kracht mit Auto in Pforzheimer Dönerbude. Meldung 06.12.2018 unter <https://www.ka-news.de/region/pforzheim/Pforzheim-/Zu-hohe-Geschwindigkeit-19-Jaehriger-kracht-mit-Auto-in-Pforzheimer-Doenerbude;art6217,2315911> (Zugriff: 21.01.2019, 18:20 MEZ).
- 28 Märkische Allgemeine: Betrunkener verursacht gleich drei Unfälle. Meldung 20.01.2019 unter <http://www.maz-online.de/Lokales/Teltow-Flaeming/Ludwigsfelde/Ludwigsfelde-Betrunkener-verursacht-gleich-drei-Unfaelle> (Zugriff: 21.01.2019, 15:20 MEZ).
- 29 Destatis – Statistisches Bundesamt: Grafik „Fehlverhalten der Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden im Straßenverkehr 2018“, veröffentlicht 09.07.2019 unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html?sessionId=FDD08810D52A-867F42E46D654D29EEEC.internet742 (Zugriff: 09.07.2019, 14:00 MEZ).
- 30 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Studie „Mobilität in Deutschland – MiD“ – Kurzreport Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, Bonn, Dezember 2018. Download unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 28.01.2019, 18:00 MEZ).
- 31 GDV: Autofahren ist jungen Erwachsenen weiter wichtig. Medieninformation 11.10.2018. <https://www.gdv.de/de/medien/aktuell/autofahren-ist-jungen-erwachsenen-weiter-wichtig-35812> (Zugriff: 18.02.2019, 12:00 MEZ).
- 32 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Studie „Mobilität in Deutschland – MiD“ – Ergebnisbericht, Bonn, Dezember 2018. Download unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html> (Zugriff: 28.01.2019, 17:30 MEZ).
- 33 StVO. PDF-Download unter https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/StVO.pdf (Zugriff: 15.01.2019, 13:00 MEZ).
- 34 StVG. PDF-Download unter <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/StVG.pdf> (Zugriff: 15.01.2019, 14:00 MEZ).
- 35 FeV vom 13.12.2010 mit Änderung vom 03.05.2018. PDF unter https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html (Zugriff: 15.01.2019, 12:00 MEZ).
- 36 FeV, § 24a. https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_24a.html (Zugriff: 15.01.2019, 12:15 MEZ).
- 37 Bundesrat: Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Beschluss vom 15.02.2019. [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2018/0501-0600/600-18\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2018/0501-0600/600-18(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1) (Zugriff: 21.02.2019, 15:00 MEZ).
- 38 FeV, § 23. https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/_23.html (Zugriff: 15.01.2019, 12:25 MEZ).
- 39 Siehe Halbe, Bernd: Aufklärungspflicht: Umgang mit fahruntauglichen Patienten in der Praxis. In: Deutsches Ärzteblatt 38/2018. <https://www.aerzteblatt.de/archiv/200858/Aufklaerungspflicht-Umgang-mit-fahruntauglichen-Patienten-in-der-Praxis> (Zugriff: 27.02.2019, 11:00 MEZ).
- 40 Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), Anlage Bußgeldkatalog (BKat). http://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/anlage.html (Zugriff: 12.02.2019, 16:10 MEZ).
- 41 StGB. PDF-Download unter <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/StGB.pdf> (Zugriff: 12.02.2019, 17:00 MEZ).
- 42 StGB, § 315c. https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/_315c.html (Zugriff: 12.02.2019, 17:10 MEZ).
- 43 FeV, Anlage 6. https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_6.html (Zugriff: 15.01.2019, 13:00 MEZ).
- 44 Deutschlandfunk Kultur: Führerscheintests in Italien – Alle zehn Jahre zur Untersuchung, Beitrag 04.02.2019. https://www.deutschlandfunkkultur.de/fuehrerscheintests-in-italien-alle-zehn-jahre-zur-2165.de.html?dram:article_id=440154 (Zugriff: 06.02.2019, 11:00 MEZ).
- 45 DVR: EU-Kommission: Bis 2050 keine Verkehrstoten mehr – Fahrerassistenzsysteme sollen helfen. Meldung 20.04.2017, https://www.dvr.de/presse/informationen/eu-kommission-bis-2050-keine-verkehrstoten-mehr-fahrerassistenzsysteme-sollen-helfen_id-4741.html (Zugriff: 14.11.2018, 12:00 MEZ).
- 46 EURACTIV.de: Verkehrssicherheit und der Risikofaktor Mensch. <https://www.euractiv.de/section/gesundheit-und-verbraucherschutz/news/verkehrssicherheit-und-der-risikofaktor-mensch/> (Zugriff: 20.11.2018, 11:00 MEZ).
- 47 DVR: „Auf dem Weg in eine Zukunft ohne Getötete gibt es noch viel zu tun“. Interview mit Dr. Don DeVol über Chancen und Risiken des hochautomatisierten Fahrens in DVR-report 1/2018. <https://www.dvr.de/presse/dvr-report/2018-01/interview.html> (Zugriff: 16.11.2018, 11:00 MEZ).
- 48 Destatis – Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2017 vom 17. September 2018, S. 23. PDF unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-senioren-5462409177004.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (Zugriff: 12.11.2018, 17:30 MEZ).
- 49 KBA: Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im ZFER am 1. Januar 2019 nach Geschlecht, Lebensalter und Fahrerlaubnisklassen. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnis/Fahrerlaubnisbestand/2019_fe_b_geschlecht_alter_fahrerlaubnis.html (Zugriff: 16.07.2019, 12:00 MEZ).
- 50 Siehe u. a. Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung. Innovationsbericht zum Fahrerlaubnisprüfungssystem 2011–2014. TÜV | Dekra arge tp 21 (Hrsg.). Berichte der BASt, Mensch und Sicherheit, Heft M 273, Juli 2017. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1790/file/M273_barrierefreies_Internet_PDF.pdf (Zugriff: 11.01.2019, 13:10 MEZ). Jürgensohn, Th.; Böhm, S.; Gardas, D.; Stephanl, T.: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung. Berichte der BASt, Mensch und Sicherheit, Heft M 280, Juli 2018. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1916/file/M280_barrierefreies_Internet_PDF.pdf (Zugriff: 11.01.2019, 13:00 MEZ).
- 51 Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.): Auswirkungen von Alkohol auf die Fahrtauglichkeit. <https://www.bads.de/wissen/alkohol/alkohol-im-strassenverkehr/auswirkungen-von-alkohol-auf-die-fahrttauglichkeit/> (Zugriff: 16.07.2019, 18:30 MEZ).
- 52 Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.): Auswirkungen von Drogenkonsum auf die Fahrtüchtigkeit. <https://www.bads.de/wissen/drogen/auswirkungen-auf-die-fahrtuechtigkeit/> (Zugriff: 16.07.2019, 18:40 MEZ).
- 53 Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung – drugcom.de: Blackout durch Alkohol. Topthema von Dezember 2014. <https://www.drugcom.de/?id=topthema&sub=172> (Zugriff: 15.12.2018, 14:00 MEZ).
- 54 Destatis – Statistisches Bundesamt: Bevölkerung in Deutschland. Interaktive Bevölkerungspyramide unter <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/> (Zugriff: 08.07.2019, 14:30 MEZ).
- 55 Ausführungen von Prof. Dr. Dr. Bernhard Lachenmayr, Augenarzt und Sprecher der Verkehrskommission von DOG und BVA, anlässlich des 116. DOG-Kongresses, 27.–30.09.2018 in Bonn.
- 56 Das Sehzentrum: Alter und Sehen. <https://www.sehzentrum.de/2016/10/24/alter-und-sehen/> (Zugriff: 11.02.2019, 11:00 MEZ).
- 57 BVA: Statistiken – Katarakt. <http://cms.augeninfo.de/nc/hauptmenu/presse/statistiken/statsitik-katarakt.html> (Zugriff: 28.02.2019, 14:00 MEZ).
- 58 Berichte der BASt, Mensch und Sicherheit, Heft M 282, August 2018. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1944/file/M282_barrierefreies_Internet_PDF_neu.pdf (Zugriff: 11.01.2019, 12:45 MEZ).
- 59 das allgäu online: Autofahrer (86) verwechselt in Wangen Brems- mit Gaspedal und fährt in Steinmauer. Meldung vom 12.12.2018 unter https://www.all-in.de/lindenberger-weiler-weitnau/c-polizei/autofahrer-86-verwechselt-in-wangen-brems-mit-gaspedal-und-faehrt-in-steinmauer_a5022237 (Zugriff: 21.01.2019, 16:45 MEZ).
- 60 GDV, UDV, Deutsche Seniorenliga: Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich?. Tagungsband des Kongresses 2013. PDF-Download unter <https://udv.de/de/info/veranstaltungen/tagung-aeltere-verkehrsteilnehmer> (Zugriff: 08.11.2018, 12:45 MEZ).
- 61 Siehe u. a. Rackow-Freitag, Bettina: Riskante Blindfahrt. In: Apotheken Umschau vom 15.12.2018, S. 46/47.
- 62 FeV, Anlage 4. https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_4.html (Zugriff: 15.01.2019, 13:00 MEZ).
- 63 Johannes-Gutenberg-Universität Mainz: Etwa 5 Prozent aller Deutschen mit Diabetes von Verlust der Sehkraft bedroht. PM 02.11.2015 unter <http://www.uni-mainz.de/presse/73377.php> (Zugriff: 15.03.2019, 14:00 MEZ).
- 64 Siehe u. a. Diabetes Ratgeber: Die diabetische Retinopathie. <https://www.diabetes-ratgeber.net/diabetische-retinopathie> (Zugriff: 15.03.2019, 15:00 MEZ).
- 65 ADAC: Medikamente im Straßenverkehr. PDF unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/vm_medicamente_im_strassenverkehr_flyer_0513_48788.pdf (Zugriff: 08.11.2018, 14:00 MEZ).
- 66 ZVA: Positionspapier Sonnenbrillen. <https://www.zva.de/positionspapier-sonnenbrillen> (Zugriff: 11.03.2019, 10:00 MEZ).
- 67 Stiftung Warentest: Nachtfahrbrillen – Experten raten ab. <https://www.test.de/Nachtfahrbrillen-Experten-raten-ab-1069128-0/> (Zugriff: 07.02.2019, 14:30 MEZ).

EDITORIAL UND INHALT

Regelmäßige Sehtests können das Unfallrisiko senken

Drei Prozent mehr Tote, 1,5 Prozent mehr Verletzte – das weist die Verkehrsunfallstatistik 2018 gegenüber dem Vorjahr aus. Dahinter stehen 3275 verlorene Menschenleben und 396.000 gesundheitlich Geschädigte in Deutschland.¹

Ein Risikofaktor im Straßenverkehr ist der Mensch mit seinen Schwächen und Fehlern. Das Thema rückt spätestens in den Fokus, wenn Ältere spektakuläre Unfälle verursachen. Senioren fallen neben jungen Kraftfahrern als Risikogruppe besonders auf.

Da die Augen neun von zehn Informationen aufnehmen², ist gutes Sehen ein Schlüssel für sicheres Fahren. Mangelnde Sehleistung führt zu rund 300.000 Unfällen pro Jahr.³ Viele irren, wenn sie ihr eigenes Sehvermögen am Steuer einschätzen.⁴ Denn es verschlechtert sich nachweislich im Alter – oft unbemerkt.⁵ Unsere Jugend wird darüber hinaus zunehmend kurzsichtig.

Trotzdem müssen Auto- und Zweiradfahrer hierzulande nur einmal einen Sehtest absolvieren: zur Fahrerlaubnisprüfung. Gewissheit über die vorhandene Fahrtauglichkeit bringen indes regelmäßige Augenchecks. Freiwillig, zumindest bis es Regelungen gibt wie in anderen Ländern. In unserem Themenservice haben wir den Bogen über das Sehen hinaus gespannt, die aktuelle Situation beleuchtet, Zahlen und Fakten zusammengetragen. Wir geben Tipps, wie Fehlsichtige mit geeigneten Sehhilfen und neuen Entwicklungen sicher am Straßenverkehr teilnehmen.

Mit einem redaktionellen Beitrag über die Eigenverantwortung der Kraftfahrer unterstützen Sie uns auf dem Weg zu sicherem Fahren – und das in jedem Alter. Gerne vermitteln wir Ihnen Kontakte zu unabhängigen Experten, qualifizierten Augenoptikern und Optometristen.

Der beigefügte USB-Stick enthält die digitalisierten Inhalte dieser Broschüre inklusive Quellenangaben.

Es grüßt Sie herzlichst
Kerstin Kruschinski

Inhalt

**Wer schlecht sieht,
fährt volles Risiko** **Seite 04**

**Unfallstatistik:
Alt und Jung
im Fokus** **Seite 07**

**Fahrtauglich
auf Lebenszeit** **Seite 09**

**Risikogruppen
im Straßenverkehr** **Seite 12**

Junge Fahrer: rasant unterwegs **Seite 12**

Ältere Fahrer: begrenzt fahrfit **Seite 13**

Fahrer mit Sehmangel
im Dunkeln: riskant **Seite 16**

Kranke Fahrer: akut gefährdet **Seite 17**

**Mobil mit Brille
und Kontaktlinsen** **Seite 18**

PRESSEKONTAKT

Kuratorium Gutes Sehen e.V.
Kerstin Kruschinski
Stellv. Geschäftsführerin
Werderscher Markt 15
10117 Berlin
Tel.: 030 414021-22
E-Mail: kruschinski@sehen.de
www.sehen.de und www.seh-check.de

Weitere Informationen unter www.sehen.de
Download der Broschüre unter www.sehen.de/presse

TEXTE,
GRAFIKEN
UND MEHR AUF
USB-STICK

SEITE 19



RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

Wer schlecht sieht, fährt volles Risiko

Das kann im Straßenverkehr tödlich enden. Fatal: Viele Kraftfahrer sehen schlecht und verkennen ihre Sehleistung. Ein regelmäßiger Test wäre konsequent.



Quelle: © ambrozinio/Shutterstock.com

„Schock nach Prinz Philips Autounfall – 97-Jähriger saß selbst am Steuer.“⁶
„Offensichtlich unterschätzt er die Geschwindigkeit des Verkehrs ... und kollidiert ... mit einem Personenwagen ...“⁷ So titelten die Medien im Januar 2019. Der Unfall befeuerte die Diskussion um Fahreignungsprüfungen – vor allem für Ältere. Zu Recht.

Augen leisten Schwerstarbeit

Fakt ist: Alle, die im Straßenverkehr unterwegs sind, müssen fit sein, vor allem gut sehen können. Allein die Augen nehmen neun von zehn Informationen auf.² Eine riesige Menge, eine riesige Verantwortung.

Dafür müssen die Augen

- ▶ Tag und Nacht scharf sehen,
- ▶ geringe Kontraste wahrnehmen,
- ▶ Farben unterscheiden,
- ▶ beweglich sein für eine gute Orientierung,
- ▶ auf Blendungen nicht überempfindlich reagieren,
- ▶ das Umfeld rundum erfassen,
- ▶ die Umgebung räumlich wahrnehmen,
- ▶ schnell reagieren.

Schon das kleinste Manko erhöht das Unfallrisiko. Wer bei Autobahntempo 130 nur eine Sekunde zu spät reagiert, weil er schlecht sieht, tritt etwa 36 Meter später auf die Bremse.⁸

EXPERTEN-MEINUNG

„Die subjektive Selbsteinschätzung des Sehvermögens der Unfallfahrer zeigt eine deutliche Diskrepanz zu den objektiv erhobenen Befunden.“

B. Lachenmayr, J. Berger, A. Buser, O. Keller, Fazit einer Studie über den Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr und Störungen des Sehvermögens²⁰

Sehdefizite kommen schleichend

Der Berufsverband der Augenärzte schätzt: 300.000 Verkehrsunfälle pro Jahr gehen aufs Konto mangelnder Sehleistung.³ Die fällt oft erst auf, wenn es gekracht hat. Aufhorchen lässt ebenso diese Zahl: Knapp 64 Prozent der Erwachsenen hierzulande sind fehlsichtig.⁹ Selbst wer jung ist, muss nicht automatisch mit Adleraugen durch die Gegend cruisen. **Kurzsichtigkeit** prägt sich bis zum 30. Lebensjahr aus.¹⁰ Schleichend! Wie andere Sehschwächen auch.

Zusätzlich zur **Alterssichtigkeit** entwickelt sich im vierten Lebensjahrzehnt häufig eine Weitsichtigkeit. Ohne Brille oder Kontaktlinsen geht dann im Straßenverkehr auch bei Personen, die bis dahin noch nie eine Sehhilfe getragen haben, nichts mehr. Zudem verschlechtern sich das **Dämmerungs- und Nachtsehvermögen** oder das Kontrastsehen. Aber genauso können Augenerkrankungen und andere Krankheiten das Sehen beeinträchtigen.

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

Den Text finden Sie auf dem
beiliegenden USB-Stick.

Selbsteinschätzung ist trügerisch

Gefragt nach ihrer Sehleistung, geben Fahrer überraschende Antworten. Bei Unfallverursachern, die ihr Sehvermögen selbst als top einschätzten, standen die tatsächlichen Befunde erheblich im Widerspruch dazu – das belegen Studien-Ergebnisse.⁴ Genauso zeigte sich, dass zwei von fünf älteren Brillenträgern den Führerscheinsehtest nicht bestanden hätten: Ihr Sehvermögen hatte sich schleichend verschlechtert.⁵

Doch viele Kraftfahrer bewerten ihre Sehleistung auch kritisch, weil sie diese schlecht einschätzen könnten. Unter den Nichtbrillenträgern meinen 16 Prozent, dass eine Überprüfung des

Sehvermögens beim Augenarzt oder Augenoptiker Schwächen offenbaren würde. Unter den Brillenträgern zweifelt jeder vierte daran, dass die aktuelle Brille noch den Sehanforderungen entspricht.¹¹

Sehtests bringen Sicherheit

Das Dilemma: Außer Berufskraftfahrer müssen alle anderen in Deutschland nur einmal im Leben zum Sehtest – im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung. Ob sie heute genauso fahrtauglich sind wie damals, interessiert nach aktueller Gesetzeslage niemanden. Der Sehtest als Dauerattest? Nicht nur Experten warnen davor.^{4, 5, 12, 13, 14} **Mehr als zwei Drittel der Kraftfahrer in Deutschland begrüßen verpflichtende Wiederholungssehtests.**¹¹

Sehdefizite am Steuer

Unbedingt zum Augenoptiker, Optometristen oder Augenarzt, wenn:

- ▶ Verkehrszeichen, Schilder, Personen, Fahrzeuge erst spät zu erkennen oder unscharf sind;
- ▶ andere Fahrzeuge scheinbar aus dem Nichts auftauchen;
- ▶ Gefahrensituationen nicht oder erst im letzten Moment wahrgenommen werden;
- ▶ man nachts deutlich schlechter sieht als am Tag;
- ▶ Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge besonders stark blenden;
- ▶ beim Autofahren der Kopf schmerzt oder ständig gegähnt werden muss;
- ▶ die Augen tränen oder schmerzen;
- ▶ akute Sehstörungen wie Augenflimmern, Lichtblitze, Doppelbilder auftreten.



Quelle: © zhangyang13576997233/Shutterstock.com



Selbst-Sehchecks*

unter www.seh-check.de/
liefern erste Hinweise auf mögliche
Sehschwächen.*

* Diese Sehchecks ersetzen aber nicht den professionellen
Sehtest beim Augenoptiker oder Augenarzt!

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

• • • • •

EXPERTEN-MEINUNG

„Ein Sehtest für alle – vielleicht alle zehn Jahre – macht schon deshalb Sinn, weil sich nach dem 18. Lebensjahr die Sehkraft unbemerkt verschlechtern kann, teilweise durch Krankheit auch erheblich.“

Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats und beratendes Präsidiumsmitglied der Deutschen Verkehrswacht (DVW), Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), in seinem UDV-Blog⁵



Quelle: © Hoya

Dass Gesundheitschecks in der Gesellschaft Akzeptanz finden, beweisen andere Europäer.^{15, 16, 17, 18} Neben Norwegen und der Schweiz fordern auch zwei Drittel der EU-Länder ihre Kraftfahrer regelmäßig dazu auf – oft inklusive Sehtest. Dagegen händigen nur Belgien, Bulgarien, Frankreich, Österreich, Polen, Schweden und

eben Deutschland einen lebenslangen Freibrief für die Fahrtauglichkeit aus.

Ist uns Deutschen das Leben etwa weniger wert? Gutes Sehen ist Grundvoraussetzung für unfallfreies Fahren.² Prinz Philip hat seinen Führerschein übrigens mittlerweile abgegeben – freiwillig.¹⁹



Quelle: © KGS/Peter Boettcher Photography

Auf der sicheren Seite – regelmäßige Wiederholungssehtests für alle Kraftfahrer!



Die Gründe

Die Sehkraft lässt schleichend nach. Bereits in jungen Jahren können sich Kurzsichtigkeit und weitere Sehdefizite einstellen. Doch nicht nur Fehlsichtigkeiten, sondern auch Augenerkrankungen und andere Krankheiten beeinträchtigen das Sehvermögen.

Das Fazit

Gutes Sehen ist die Basis für sicheres Fahren. Und es senkt das Unfallrisiko. Deshalb wären obligatorische Wiederholungssehtests für alle Kraftfahrer die sinnvolle Konsequenz – so wie sie in vielen Ländern bereits heute ganz normal sind.

Unfallstatistik: Alt und Jung im Fokus

Die einen sehen schlecht, die anderen rasen. Zwei Gruppen fallen im Straßenverkehr besonders auf. Die aktuellen Fakten.

Im Jahr 2018 erfasste die Polizei alle zwölf Sekunden einen Unfall, alle 80 Sekunden wurde ein Verkehrsteilnehmer verletzt, nahezu jede dritte Stunde verunglückte einer tödlich. Mehr als neun von zehn Fällen ging menschliches Fehlverhalten voraus.²¹

Hauptunfallverursacher am häufigsten über 75-Jährige

Schlagzeilen wie diese gibt es immer wieder: „Autofahrer (81) raste in Radler-Gruppe – Frau gestorben“²²; „Kind stirbt nach Überholmanöver von 85-Jähriger“²³. Ältere Verkehrsteilnehmer sind mit Unfallrisiko unterwegs. So verursachten über 75-Jährige, gut elf Prozent der Bevölkerung, zwar nur 9,2 Prozent aller Autocrashes. Aber zu drei Viertel der Fälle waren sie Hauptverursacher – der höchste Wert aller Altersklassen.²¹

Nicht selten ist dabei eine Sehschwäche im Spiel: „Mit eingeschränkter Sehfähigkeit setzte sich der 88-Jährige hinter das Steuer“²⁴; „Frau (66) baut beinahe mehrere Unfälle. Die Ursache ... war offenbar eine starke Sehschwäche“²⁵. Oder: „Anklage nach tödlichem Unfall. ... 56-Jährige (muss sich) fragen lassen, warum sie ... trotz ihrer Kurzsichtigkeit und Nachtblindheit ohne Sehhilfe ... fuhr.“²⁶

Junge am stärksten gefährdet und am schnellsten unterwegs

Am stärksten im Straßenverkehr gefährdet sind die 18- bis 24-Jährigen:



Quelle: © Volodymyr Baleha/Shutterstock.com

Faktor Mensch als Unfallursache Nummer 1

Fehlverhalten am Steuer bei Unfällen mit Personenschaden 2018



CRASH DURCH FEHLVERHALTEN Falsch abgebogen, Vorfahrt missachtet – haben Frau oder Mann am Steuer etwas übersehen? Versagen Sinne und Reaktion, hat das fatale Folgen (Quelle: Destatis 2019²⁹)

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

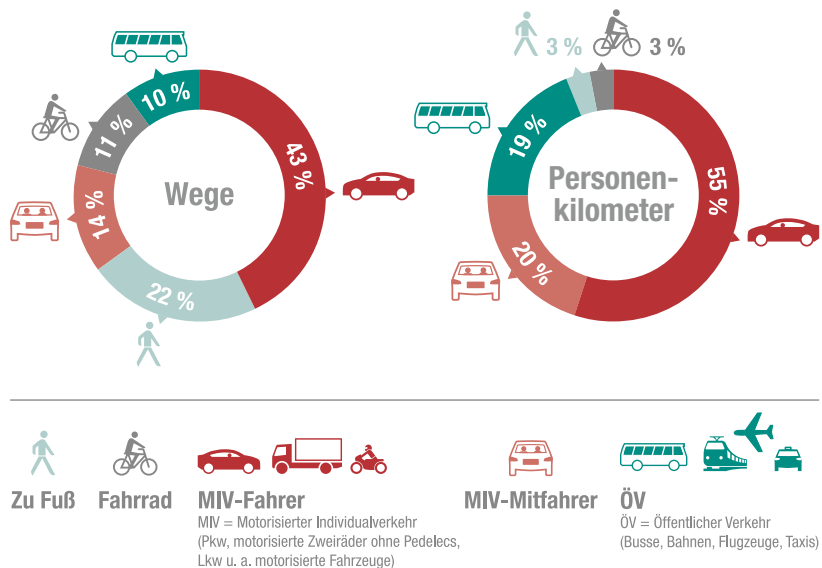
11,3 Prozent aller Getöteten und 15,3 Prozent aller Verletzten zählten zu dieser Altersgruppe. Ihr Bevölkerungsanteil beträgt jedoch nur 7,6 Prozent.²¹

Tatsache ist, dass junge Erwachsene regelmäßig in Unfälle verwickelt sind. Bei fast jedem fünften Crash mit Personenschaden wurde ihnen Raserei beziehungsweise nicht angepasstes Tempo vorgehalten: „Zu hohe Geschwindigkeit: 19-Jähriger kracht mit Auto in Dönerbude“²⁷; „Betrunkener (25) verursacht gleich drei Unfälle. Sein Alkoholwert: 2,29 Promille“²⁸.

Die meisten Deutschen mit Führerschein und gern selbst am Steuer

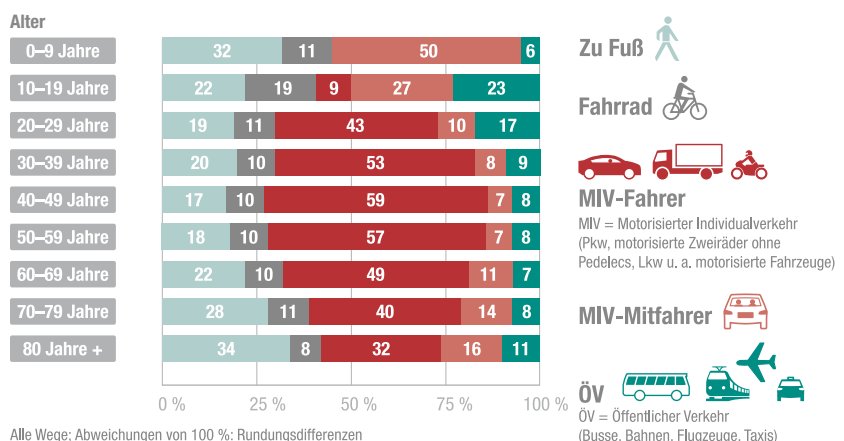
- Einen Pkw-Führerschein besitzen 91 Prozent der Männer und 85 Prozent der Frauen ab 18 bis über 80 Jahre.³⁰
- Bis zum 24. Lebensjahr haben vier von fünf Deutschen den Autoführerschein in der Tasche.³¹
- Die Deutschen bevorzugen individuelle Mobilität. Als Fahrer legen sie 43 Prozent aller Wege und 55 Prozent aller Personenkilometer zurück.³²
- Im Alter fahren immer noch zwei von fünf 70- bis 79-Jährigen selbst, unter den Ü80-Jährigen fast jeder dritte.³²

So sind die Deutschen unterwegs



WEGE DURCHS LAND Die Deutschen bevorzugen die individuelle motorisierte Mobilität – sei es als Fahrer oder Mitfahrer (Quelle: BMVI, MID 2017 – Ergebnisbericht³²)

Selber fahren bis ins Alter



VOM KLEINKIND BIS INS HOHE ALTER Die meisten Strecken legen die Deutschen motorisiert zurück: die Jüngsten als Mitfahrer auf der Hälfte ihrer Wege, die Ältesten als Selbstfahrer noch doppelt so oft wie als Mitfahrer (Quelle: BMVI, MID 2017 – Ergebnisbericht³²)

Fahrtauglich auf Lebenszeit

Die Teilnahme am Straßenverkehr regeln Gesetze. Gesundheitscheck und Sehtest müssen die meisten in Deutschland nur einmal bestehen: zur Fahrerlaubnisprüfung.



Quelle: © Zeiss

Fahreignung: So ungleich sind die Regeln

Das ist eindeutig: Verkehrsteilnehmer dürfen andere weder schädigen noch gefährden.³³ Zur Führung von Kraftfahrzeugen sind sie nur geeignet, wenn sie die körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen.³⁴ Die Umsetzung – auch hinsichtlich des Sehvermögens – legt die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)³⁵ fest.

Aber: In Deutschland ist Kraftfahrer nicht gleich Kraftfahrer. Angehende **Moped-, Motorrad- und Autofahrer** (Fahrerlaubnisse der A- und B-Klassen) müssen ein **einziges Mal zum Sehtest**. Dagegen behalten **Lkw-, Bus- oder Taxifahrer** (Fahrerlaubnisse der C- und D-Klassen sowie zur

Fahrgastbeförderung) ihre Fahrerlaubnis nur, wenn sie **alle fünf Jahre neben ausreichender Gesundheit auch das geforderte Sehvermögen nachweisen**. Bei Zweifeln an der Fahreignung kann die Fahrerlaubnis entzogen oder eingeschränkt werden.

Führerschein: So lange gilt das Dokument

Der seit 2013 einheitliche EU-Führerschein gilt jeweils 15 Jahre lang und ist dann umzutauschen.^{36, 37} Dabei handelt es sich um einen reinen Bürokratieakt. Erneute Prüfung der Fahrtauglichkeit? Das hängt von der erworbenen Fahrerlaubnis-Klasse ab. **Moped-, Motorrad- und Autofahrer mit unbefristeter Fahrerlaubnis** tauschen einfach das Führerscheindokument um – **ohne**

weiteren Sehtest, ohne Gesundheitscheck. Lkw- und Busfahrer sowie Personenbeförderer mit befristeter Fahrerlaubnis müssen die körperliche und geistige Eignung samt ausreichendem Sehvermögen regelmäßig nachweisen.³⁸

Ärzte: So klären sie auf – Fahrverbote nicht erlaubt

Der Arzt muss den Patienten aufklären, wenn dieser wegen seiner Erkrankung oder der Behandlung nicht fahrtüchtig ist. Ein angeratener Verzicht aufs Fahren hat aber keine rechtliche Bindung im Sinne eines Fahrverbots. Verstößt der Patient allerdings gegen die ärztliche Anweisung, muss er bei einem Unfall zum Beispiel mit dem Verlust seines Versicherungsschutzes rechnen.³⁹

RISIKO

GRUPPEN IM

STRASSENVERKEHR

• • • • •

Deutschland, geteiltes Kraftfahrer-Land: regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfung nicht für alle Führerscheinbesitzer

	Fahrzeugart	Fahrerlaubnis-Klassen*	Mindestalter
Kein Sehtest, kein Gesundheitscheck	 Mofa	Prüfbescheinigung – unbefristet	15 Jahre
Sehtest zur Fahrprüfung, kein Gesundheitscheck	 Moped, Motorrad	AM, A1, A2, A – unbefristet	16/18/20/21/24 Jahre**
	 Pkw	B, BE – unbefristet	18/17*** Jahre
	 Zugfahrzeug	L, T – unbefristet	16 Jahre
Untersuchung des Sehvermögens und Gesundheitscheck alle fünf Jahre	 Lkw	C1, C1E, C, CE – befristet (5 Jahre)	18/21 Jahre**
	 Bus	D1, D1E, D, DE – befristet (5 Jahre)	18/20/21/24 Jahre**
 	 Taxi, Krankenwagen und andere Personenbeförderung	Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung – befristet (5 Jahre)	19****/21 Jahre

FAHRTAUGLICH EIN LEBEN LANG Das gilt für Moped-, Motorrad- und Autofahrer. Für sie ist ein Sehtest nur zur Fahrerlaubnisprüfung Pflicht (Quelle: FeV.³⁵ * Details in der FeV, ** je nach Fahrerlaubnis-Klasse, *** begleitetes Fahren, **** nur Krankenwagen)

Strafen: So teuer ist mangelnde Fahreignung

Fahruntauglich am Straßenverkehr teilzunehmen ist kein Kavaliersdelikt. Geahndet wird das einerseits mit **Verwarnungsgeld, Bußgeld und Punkten**. Wer etwa ohne Brille oder Kontaktlinsen am Steuer sitzt, obwohl das im Führerschein vermerkt ist, hat mindestens ein Verwarnungsgeld zu zahlen. Doch es kann viel härter kommen: Bei Verkehrsgefährdung durch Fahruntauglichkeit drohen auch **Fahrverbot** und **Freiheitsstrafe**.^{40, 41} Wer infolge geistiger oder körperlicher Mängel –

auch wegen mangelnden Sehvermögens – Menschen oder fremde Sachen gefährdet, wird zu Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder **Geldstrafe** verurteilt.⁴² Übrigens steht auch der **Versicherungsschutz** auf dem Spiel.

Führerscheinsehtest: So lückenhaft prüft Deutschland

Privatfahrer bestehen den Sehtest, wenn die zentrale **Tagessehschärfe** ohne oder mit Sehhilfen **mindestens 0,7** (70 Prozent) auf beiden Augen beträgt.⁴³ Bei Nichtbestehen folgt eine augenärztliche Untersuchung.

Hier müssen Gesichtsfeld und Beweglichkeit der Augen bestimmte Kriterien erfüllen. Andere Sehfunktionen wie räumliches Sehen, Farbsehen, Blendempfindlichkeit, Dämmerungs- und Kontrastsehen sind dann zwar zu prüfen, aber ohne festgelegte Anforderungen. Bei **Berufskraftfahrern** werden alle wichtigen Sehfunktionen sowohl beim Ersttest als auch bei den vorgeschriebenen Wiederholungstests untersucht. Bemerkenswert allerdings: Bei vorhandener Rotschwäche sind sie lediglich über Gefahren aufzuklären.

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

• • • • •

Text und Infografik finden Sie
auf dem beiliegenden USB-Stick.

Europa: So prüfen andere – mehr Gesundheitschecks, mehr Sehtests

Im Großteil Europas müssen Autofahrer – vor allem ältere – ihre Gesundheit und vielfach auch das Sehvermögen regelmäßig überprüfen lassen.^{15, 16} Das gilt für Dänemark, Estland, Finnland, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Portugal, Rumänien, Schweiz¹⁷, Spanien¹⁸, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Zypern. Intervalle und Untersuchungsarten variieren von Land zu Land.

In **Spanien** etwa müssen Kraftfahrer alle zehn Jahre, ab 65 sogar alle fünf Jahre zum Gesundheitscheck einschließlich Sehtest.¹⁸ Ähnlich in **Italien**: alle zehn Jahre, ab 70 alle drei Jahre Gesundheitscheck mit Sehtest.⁴⁴ Oder in **Luxemburg**: ab 60 Jahren, dann ab 70 alle drei Jahre, ab 80 jährlich Gesundheitscheck mit Sehtest.¹⁵

Großbritannien setzt auf ehrliche Autofahrer ab 70: Sie sind zu einer

Selbstauskunft über ihren Gesundheitszustand verpflichtet.¹⁶

Dagegen gilt in Belgien, Bulgarien, Frankreich, Österreich, Polen, Schweden wie in Deutschland: Lebenslang fahrtauglich. Autofahrer müssen weder ihr Sehvermögen noch ihren Gesundheitszustand regelmäßig prüfen lassen.^{15, 16}

Freiwillig regelmäßiger Augencheck: So beugen Fahrer Risiken vor

Jeder kann selbst etwas tun, um gefährlichen Situationen im Straßenverkehr gegenzusteuern. Das fängt bei der Sehleistung an. Tatsächlich bringen nur regelmäßige Augenchecks Gewissheit, ob das eigene Sehvermögen stets die Anforderungen an die Fahrtauglichkeit erfüllt.

Daher sollte der Gang zum Augenoptiker, Optometristen oder Augenarzt selbstverständlich sein. Freiwillig! Wie die jährliche Kontrolle beim Zahnarzt, die auch kein Gesetz vorschreibt.

EXPERTEN-MEINUNG

„In Deutschland können schon 17-Jährige – anfangs mit begleitetem Fahren – am Steuer sitzen und dürfen das ohne weiteren Sehtest quasi bis ans Lebensende. Ich bin dafür, dass regelmäßig getestet wird.“

Prof. Dr. Dr. Bernhard Lachenmayr, Augenarzt in München, Sprecher der Verkehrskommission von DOG und BVA; Interview für das Kuratorium Gutes Sehen e.V. im Juni 2016⁴



Quelle: © Rodenstock

Die Sehtest-Faustregel im Kraftfahrer-Leben Sehvermögen bei Augen- optiker, Optometristen oder Augenarzt prüfen lassen

- ▶ nach Führerscheinesehtest alle drei bis vier Jahre,
- ▶ bei Kurzsichtigkeit bis zum 30. Lebensjahr jährlich,
- ▶ mit Einsetzen der Alterssichtigkeit ab dem 40. Lebensjahr alle zwei Jahre,
- ▶ ab 60 Jahren jedes Jahr.



Augenoptiker-Suche

[www.sehen.de/service/
augenoptiker-suche](http://www.sehen.de/service/augenoptiker-suche)

Risikogruppen im Straßenverkehr

Alle moderne Sicherheitstechnik kann es nicht ausblenden: Jung, alt, krank – der Mensch mit seinen Schwächen und seinem Fehlverhalten bleibt ein Risiko.

EXPERTEN-MEINUNG

„Bei hochautomatisierten Fahrten ist es immer noch notwendig, dass der Fahrer in bestimmten Grenzsituationen übernehmen können muss. Da haben wir schon das eigentliche Problem, er muss es können, er muss in der Lage sein, das zu tun.“

Dr. Don DeVol, Verkehrspsychologe, Leiter des Instituts für Verkehrssicherheit TÜV Thüringen, Mitglied im Fachausschuss „Begutachtung der Fahreignung“ der BASt, Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie; Interview DVR-report 1/2018⁴⁷



Quelle: © Splitshire.com

„Vision Zero“ – damit will Europa bis 2050 die Zahl der Verkehrstoten auf null senken.⁴⁵ Die Initiative der EU-Kommission basiert auf der Erkenntnis, dass Menschen Fehler machen und diese zu Unfällen führen können.⁴⁶ Um die Gefahr zu minimieren, setzt sie auf optimierte Verkehrsinfrastruktur, Durchsetzung des Verkehrsrechts und Fahrerassistenzsysteme.

Doch mögen Autos auch noch so automatisiert, gar autonom fahren – in kritischen Situationen muss der Fahrer selbst das Steuer in die Hand nehmen können.⁴⁷ Dafür hat er ständig mit den Augen und allen anderen Sinnen das Verkehrsgeschehen zu überblicken und reaktionsbereit zu sein. Gefährlich,

wenn es an der nötigen Fahreignung fehlt. Bestimmte Risikogruppen geraten ins Visier.

Junge Fahrer: rasant unterwegs

Die Jungen rasen, so das Stigma. Fakt ist: Unangepasstes Tempo wird den gut vier Millionen 18- bis 24-jährigen Führerscheininhabern⁴⁹ sehr oft vorgehalten – im Jahr 2018 bei fast jedem fünften Unfall mit Personenschaden.²¹ Doch das allein macht diese Risikogruppe nicht aus. Hier kommen weitere Faktoren ins Spiel:⁵⁰

Fehlende Fahrkompetenz durch ...

- ▶ ... Unerfahrenheit in komplexen Verkehrssituationen,
- ▶ ... Überschätzung der Fahrfähigkeiten,
- ▶ ... Imponiergehabe, Selbstdarstellung, Risikobereitschaft;
- ▶ ... mangelnde Gefahrenerkennung,
- ▶ ... Ablenkbarkeit.

Mängel bei Sehen und Wahrnehmung durch ...

- ▶ ... noch uneffektives Erfassen aus den Augenwinkeln (peripheres Sehen),
- ▶ ... Blick auf weniger und eher unbewegliche Objekte,
- ▶ ... Blick mehr direkt vors Fahrzeug als in die Ferne,
- ▶ ... seltene Nutzung der Spiegel.

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

• • • • •

Text und Infografik finden Sie auf dem beiliegenden USB-Stick.

Kurzsichtig – scharf sehen nur bis zum Armaturenbrett

Junge Augen sehen nicht generell gut. **Kurzsichtigkeit** etwa stellt sich bis ins dritte Lebensjahrzehnt ein. Schuld sind intensives und langes Nahsehen, wenig Tageslicht und wenig Frischluft – in Zeiten des digitalen Dauerfeuers durch Smartphones und Computer-Bildschirme der ganz normale Alltag. Wer kurzsichtig ohne Brille oder Kontaktlinsen am Steuer sitzt, sieht vielleicht noch die Armaturen scharf, ihm fehlt aber der Weitblick. Er schätzt Entfernungen falsch ein, erkennt Straßenschilder und Gefahren zu spät. Fehlende Sichtmeter können **lebensgefährliche Folgen**

haben. Wer bei Landstraßentempo 100 eine Sekunde zu spät reagiert, tritt rund 28 Meter später aufs Bremspedal.⁸

Alkohol und Drogen – von Tunnelblick bis Blackout

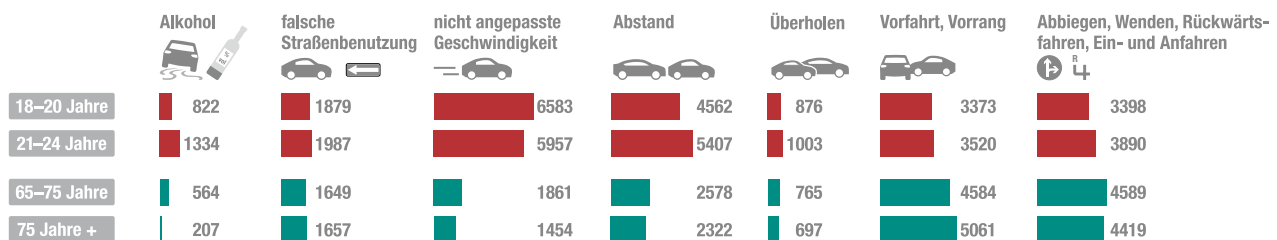
Wer jung ist, testet sich auch aus. Mit Alkohol und Drogen schwinden Hemmschwellen, Reaktionsfähigkeit, Sprache und das klare **Sehen**. Das reicht **von mangelnder Entfernungseinschätzung über Tunnelblick, Doppelsehen, Blendempfindlichkeit bis hin zu Rotschwäche**.⁵¹ Drogen haben unkalkulierbare Folgen. Besonders horrend ist die Gefahr im Mix mit Alkohol.⁵² Das reicht bis zum völligen Blackout.⁵³

Mobil. Aber sicher!

Tipps für junge Kraftfahrer

- ▶ Kein Alkohol und keine Drogen am Steuer
- ▶ Während der Fahrt Finger weg von Handys
- ▶ Am besten alle drei bis vier Jahre zum Sehtest; aber bei vorhandener Fehlsichtigkeit, etwa Kurzsichtigkeit, jährlich zur Kontrolle
- ▶ Sehschwächen mit Brille oder Kontaktlinsen korrigieren
- ▶ Fahrsicherheitstrainings nutzen

Crash-Ursachen: Diese Fehler machten junge und ältere Unfallfahrer 2017 am häufigsten



FALSCH VERHALTEN, IN UNFALL VERWICKELT Die 18- bis 24-Jährigen fallen bei Unfällen mit Personenschaden am meisten durch unangepasste Geschwindigkeit und Abstandsfehler auf, die über 65-Jährigen durch Vorfahrtfehler und Fehlverhalten an sogenannten Knoten (Quelle: Destatis – Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2017⁴⁶)

Ältere Fahrer: begrenzt fahrfit

Die Ü65-Jährigen sind aktiv und mobil. Sie lenken gern das Auto noch selbst.³² Dagegen spricht erst einmal nichts. Weil die Älteren schon Jahrzehnte am Steuer sitzen, punkten sie mit hoher Fahrkompetenz. Naturgemäß geht

das Altern aber mit Einschränkungen einher, die individuell unterschiedlich ausfallen. Hör- und Sehvermögen, Beweglichkeit, Fähigkeiten wie Konzentration und Informationsverarbeitung lassen nach. Unterm Strich schwinden die Fahrfitness und das Bewusstsein dafür – beides im Straßenverkehr sicherheitsrelevant. Auch Krankheiten und Medikamente können zu Einbußen der Fahrtauglichkeit führen.⁵

Mangelnde Fahrfitness ist generell ein Risikofaktor. Im Vergleich zu anderen Altersgruppen fallen Senioren aber mehr auf, weil sie die Vorfahrt missachten, falsch abbiegen oder wenden, falsch rückwärts-, ein- oder anfahren⁴⁸ – ein Fehlverhalten, dem auch Wahrnehmungsdefizite vorausgehen. Das Unfallrisiko für Ältere wird allein durch die demografische Entwicklung weiter steigen. Gehörten vor einem

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

• • • • •

Vierteljahrhundert etwa 15 Prozent der Deutschen zu den Ü65, so sind es jetzt mehr als ein Fünftel. Und der Trend geht weiter: In 25 Jahren wird fast ein Drittel älter als 65 sein.⁵⁴

Risiko: Sehdefizite

Typisch für alternde Fahrer mit einem Sehangel sind Dunkelheitsunfälle, Vorfahrtverletzungen und Überholunfälle.⁵⁵ Altersbedingte Defizite treten vor allem auf bei:

- ▶ Sehschärfe,
- ▶ Sehen bewegter Objekte,
- ▶ Lichtempfindlichkeit,
- ▶ Dämmerungs- und Nachtsehen,
- ▶ Blendempfindlichkeit und Streulicht,
- ▶ Anpassungsfähigkeit des Auges bei Hell-Dunkel-Wechsel,
- ▶ Kontrastsehen und Farbsehen,
- ▶ Gesichtsfeldwahrnehmung,
- ▶ räumlichem Sehen.

Ab etwa Mitte 40 sind Linse und Ringmuskel der Augen weniger elastisch, Nahes ist nicht mehr scharf zu sehen. Diese **Alterssichtigkeit** (Presbyopie) verstärkt sich mit der Zeit, auch mittlere Entfernungen werden zum Problem. Hier helfen Brillen oder Kontaktlinsen. Ebenso lassen das **Dämmerungs- und Nachtsehvermögen** sowie das **Kontrastsehen** nach. Alters- und krankheitsbedingte Trübungen von Hornhaut, Linse und Glaskörper führen zu erhöhter **Blendempfindlichkeit**. Das **periphere Sehen**, also das, was aus den Augenwinkeln ohne Augen- und Kopfbewegung überblickt wird, verschlechtert sich mit zunehmendem Alter.⁵⁶ **Gesichtsfeldausfälle**, bei denen Objekte quasi in schwarzen Löchern verschwinden und gar nicht wahrgenommen werden, bergen höchste Unfallgefahr. Ursachen kön-

nen Erkrankungen wie der **Grüne Star** (Glaukom), Diabetes, aber auch Schlaganfall oder Kopfverletzungen sein.

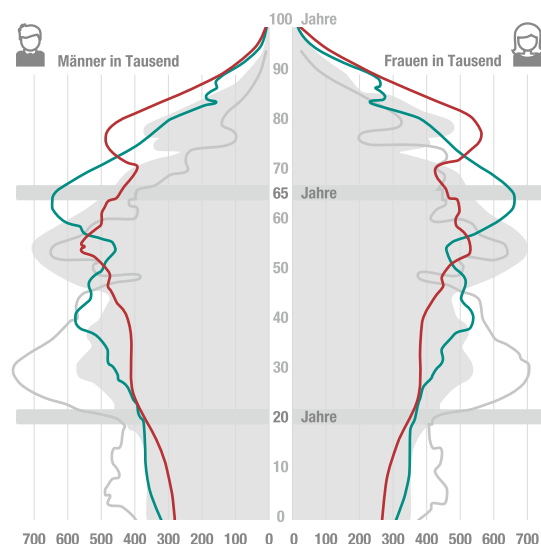
Vom typischen Altersleiden **Grauer Star** (Katarakt) ist laut Experten schon jeder Zweite der 52- bis 64-Jährigen betroffen. Bei neun von zehn 65- bis 75-Jährigen tritt die Linsentrübung auf. Die Hälfte von ihnen nimmt ab 75 Jahren starke Beeinträchtigungen wahr.⁵⁷ Kraftfahrer mit **altersbedingter Makuladegeneration** (AMD) sind besonders gefährdet. Sie sehen unscharf und verzerrt, sind blendempfindlicher und haben blinde Stellen im zentralen Sehfeld.

Risiko: Bewegungseinschränkungen

Werden **Rücken und Halswirbelsäule steifer**, klappt die Rundumsicht nicht mehr so gut. Schließlich fällt

Deutschlands Alterspyramide: aktive und mobile Generation 65+ im Aufwärtstrend

- Altersaufbau 2044: Ü65 = 29 % der Bevölkerung
- Altersaufbau 2029: Ü65 = 26 % der Bevölkerung
- Altersaufbau 2019: Ü65 = 22 % der Bevölkerung
- Altersaufbau 1994: Ü65 = 15 % der Bevölkerung



DEUTSCHLAND WIRD IMMER ÄLTER Der Blick auf 50 Jahre Bevölkerungsentwicklung zeigt den Trend: Der Anteil der Ü65-Jährigen verdoppelt sich. Nach heutiger Einschätzung wird ein großer Teil von ihnen lange selbst am Steuer sitzen

(Quellen: Destatis – Bevölkerung in Deutschland⁵⁴; BMVI, MiD 2017 – Ergebnisbericht⁵²)

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

Text und Infografiken finden Sie auf dem beiliegenden USB-Stick.

Grauer Star: in Blindfahrt durch die Nacht



Tag



Tagessehschärfe*
Linsentrübung (Grauer Star)

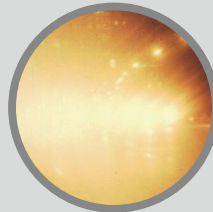
1,0
keine

immer noch 1,0
gering

0,7
stärker



Nacht/Blendung



TRÜBE ANSICHTEN MIT HÖCHSTEM UNFALLRISIKO Was bei Tageslicht noch irgendwie funktioniert, wird nachts zur tödlichen Gefahr. Bereits geringe Trübungen der Augenlinse schränken das Sehvermögen drastisch ein (Quelle: B. Lachenmayr⁵⁵).

* Tagessehschärfe: Laut FeV gilt der Sehtest für Autofahrer als bestanden, wenn die Sehschärfe 0,7 beträgt⁵⁹

der **Schulterblick** ganz weg. Zudem können **Wahrnehmung und Orientierung** etwa an Kreuzungen oder beim Abbiegen eingeschränkt sein.⁵⁸ Sind **Beine und Füße weniger beweglich**, kann die Pedalbedienung im Auto Probleme bereiten. Ein Fehltritt zwischen Gas und Bremse hat schon zu manchem folgenschweren Unfall geführt.⁵⁹

Risiko: schlechtere Informationsverarbeitung, verminderte Reaktion

Komplexe Aufgaben zu bewältigen fällt Älteren schwerer – vor allem wenn es schnell gehen muss. Unter Zeitdruck machen sie Fehler.⁶⁰ Außerdem gelingt es ihnen schlechter, unwichtige Informationen auszublenden. Nachweislich brauchen ältere Menschen **mehr Zeit zum Bremsen**, sie reagieren insgesamt später als jüngere.⁵⁸



Quelle: © Charcompix/Shutterstock.com

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

• • • • •

Sehdefizite älterer Menschen kontra Fahrtauglichkeit^{10, 13, 55, 58}

Sehprobleme

Auswirkungen auf das Fahren

Verminderte Tagessehschärfe

Fehleinschätzung von Entfernungen, beim Abbiegen und Überholen; zu spätes Erkennen von Straßenschildern; Unfälle durch hektische Spurwechsel; langsamere Reaktion

Schlechtere Anpassung der Augenlinse an verschiedene Entfernungen, Alterssichtigkeit

Längere Zeit zum deutlichen Erkennen von Objekten und anderen Verkehrsteilnehmern; schlechtes Sehen in kurzen und mittleren Distanzen (Armaturen)

Vermindertes Dämmerungs-, Nacht- und Kontrastsehen

Stark verminderte und/oder zu späte Wahrnehmung von Objekten und anderen Verkehrsteilnehmern bei Dämmerung, nachts, bei schlechter Witterung (Regen, Nebel), Fehleinschätzung von Geschwindigkeiten; Farbsehstörungen

Gesteigerte Blendempfindlichkeit

Sehen wie durch zerkratztes Glas oder Milchglas; verminderte bis keine Wahrnehmung von Objekten und anderen Verkehrsteilnehmern bei tief stehender Sonne oder regennasser Fahrbahn; Unfallgefahr nachts bei Blendung durch Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge

Gesichtsfeldausfälle

Lebensgefährliches Übersehen von Objekten wie Verkehrszeichen, Warnhinweisen und anderen Verkehrsteilnehmern

Schlechteres räumliches Sehen

Fehleinschätzung von Abständen und Geschwindigkeiten; Probleme beim Spurhalten oder Einparken

Sehdefizite durch Augenerkrankungen wie Grauen Star, Grünen Star, altersbedingte Makuladegeneration, diabetisches Auge

Erhöhte Blendempfindlichkeit nachts; schlechteres Kontrastsehen etwa bei Nebel; Kurzsichtigkeit; Farbsehstörungen (blasse Farben); Doppelbilder, Gesichtsfeldausfälle; verschwommenes, verschleiertes, verzerrtes Sehen, verminderte Sehschärfe

Mobil. Aber sicher!

Tipps für ältere Kraftfahrer

- ▶ Ab 60 Jahren jedes Jahr zum Sehtest
- ▶ Sehschwächen mit Brille oder Kontaktlinsen korrigieren, von Augenoptiker oder Augenarzt beraten lassen
- ▶ Regelmäßig beim Augenarzt auf Erkrankungen, etwa Grauen Star und Grünen Star, untersuchen lassen
- ▶ Bei Sehproblemen im Dunkeln auf Fahrten in der Dämmerung und nachts verzichten
- ▶ Bei längeren Fahrten Pausen einlegen, zu lange Fahrten meiden
- ▶ Regelmäßige Gesundheitschecks
- ▶ Für die Fitness Spaziergänge, Bewegungsübungen, Gedächtnistraining
- ▶ Fahrtrainings, Fahrfitnesschecks und Mobilitätsprogramme für Senioren nutzen

Fahrer mit Sehmangel im Dunkeln: riskant

Im Dunkeln ist schlecht munkeln und für viele, vor allem Ältere, schlecht fahren. Jeder fünfte Autofahrer hat nachts Sehstörungen.³ Ein Drittel der Brillenträger und fast 40 Prozent der Nichtbrillenträger geben an, nachts nicht mehr so gut zu sehen.¹¹ Dunkel gekleidete Personen tauchen wie aus dem Nichts auf, Straßenschilder werden erst im letzten Moment erkannt.

Rund ein Drittel der tödlichen Verkehrsunfälle ereignet sich in der Dämmerung und bei Dunkelheit.²¹

Sehen im Dunkeln schleichend schlechter

Gut jeder zehnte Verkehrsteilnehmer zwischen 50 bis 59 Jahren ist nachts nicht mehr fahrtauglich, ab einem Alter von 60 Jahren bereits jeder fünfte. Allgemein nimmt die Sehschärfe bei Dämmerung und Dunkelheit ab dem 50. Lebensjahr³ ab – und das schleichend. Ursachen des Dunkelheitsunfalls von älteren Kraftfahrern

sind Trübungen von Hornhaut, Linse und Glaskörper des Auges, Erkrankungen von Makula (gelbem Fleck) und Sehnerv sowie die altersbedingte Verschlechterung der visuellen Wahrnehmung generell.⁵⁵

Nur bei Dunkelheit kurzsichtig

Doch nicht nur das Alter ist schuld. Ein Phänomen ist die Nachtkurzsichtigkeit. Sie kann auch bei Menschen auftreten, die am Tag gar keine Brille brauchen. Stellt der Augenarzt diese Fehlsichtigkeit fest, lässt sie sich gut mit einer speziellen Brille korrigieren.⁶¹

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

• • • • •

Text und Tabelle finden Sie
auf dem beiliegenden USB-Stick.



Quelle: © Rodenstock

Echte Nachtblindheit selten

Die echte Nachtblindheit kommt extrem selten vor, hat eine genetische Ursache oder ist krankheitsbedingt. Die für das Hell-Dunkel-Sehen verantwortlichen Sinneszellen auf der Netzhaut, die Stäbchen, funktionieren nicht.

Kranke Fahrer: akut gefährdet

Die Fahrerlaubnis-Verordnung listet Erkrankungen auf, die „die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können“, weil das Unfallrisiko immens ist. Dazu zählen etwa bestimmte Formen von Herz- und Gefäßkrankheiten und psychischen Störungen, Alkoholismus oder Niereninsuffizienz.⁶²

Diabetes: Unfallrisiko durch Unterzuckerung und Augenschäden

Diabetiker, die Insulin spritzen oder Tabletten einnehmen, müssen ihren Blutzuckerspiegel stets im Blick haben. Kommt es durch **Unterzuckerung** zu einem Unfall, steht der Führerschein auf dem Spiel.

Diabetes kann das Sehvermögen beeinträchtigen. Rund fünf Prozent der Diabetiker droht der Verlust ihrer Sehkraft.⁶³ **Dauerhaft zu hoher Blutzucker schädigt die Netzhaut des Auges.** Mediziner sprechen von diabetischer Retinopathie und diabetischer Makulopathie. Betroffene merken zunächst nichts. Sie sehen erst bei fortgeschrittenen Netzhautschäden verzerrt oder verschwommen, haben Lichtblitze oder tanzende schwarze Flecken vor den Augen. Wichtig ist deshalb der regelmäßige Gang zum Augenarzt.⁶⁴

EXPERTEN-MEINUNG

„Insbesondere Einschränkungen des Dämmerungssehens entwickeln sich schleichend und im höheren Alter, sodass eine regelmäßige und obligate Überprüfung gerade dieser Funktion ab dem 40. Lebensjahr zu fordern ist.“

B. Lachenmayr, J. Berger, A. Buser, O. Keller, Fazit einer Studie über den Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr und Störungen des Sehvermögens²⁰

Medikamente: Risiko schon durch Schmerz- und Heuschnupfenmittel

Die Einnahme von Betäubungsmitteln und psychoaktiv wirkenden Stoffen schließt laut Fahrerlaubnis-Verordnung die Fahreignung aus.⁶² Doch auch **rezeptfreie Medikamente** etwa gegen Schmerzen, Husten, Allergien oder zur Muskelentspannung können die **Seh- und Reaktionsfähigkeit beeinträchtigen** und das Unfallrisiko erhöhen.⁶⁵ Deshalb in jedem Fall beim Arzt oder Apotheker nach Auswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit fragen und die Beipackzettel lesen.

Mehr Infos

zu **Sehschwächen** unter
www.sehen.de/sehen/sehschwaeche/

RISIKO GRUPPEN IM STRASSENVERKEHR

Mobil mit Brille und Kontaktlinsen

Dunkelheit, Blendung, Licht und Schatten – es gibt viele Situationen, in denen sich fehsichtige Autofahrer unsicher fühlen. Für sie gibt es geeignete Sehhilfen.



Quelle: © Zeiss

Mehr als 34 Millionen Kraftfahrer in Deutschland tragen eine Brille.¹¹ Sie müssen das laut Fahrerlaubnis-Verordnung im Straßenverkehr auch tun.⁴³

Brillen für Kraftfahrer

Brillen für **Autofahrer** und **Biker** gibt es mit Einstärken- oder Gleitsichtgläsern. Sie eignen sich ebenso für den Alltag. Zweiradfahrer sollten auf bruchssichere, leichte, flexible Fassungen achten und prüfen, ob nichts drückt unterm Helm – den also zum Brillenkauf mitnehmen. Nachtkurzsichtige lassen sich beim Augenoptiker spezielle Gläser anpassen.

Brillen-Tipps

- ▶ Schmale Rahmen und Bügel, große Gläser, Fassung außerhalb des Sichtfelds für freie Sicht.
- ▶ An Vorder- und Rückseite entspiegelte Gläser gegen Reflexionen durch gerade einfallendes Licht.
- ▶ Polarisierende Gläser gegen Reflexionen durch nasse Straßen und tief stehende Sonne; Hinweis: Head-up-Displays, die Informationen ins Fahrersichtfeld projizieren, sind damit nicht mehr erkennbar.
- ▶ Kontraststeigernde Gläser zur Reduzierung von Blau-, Dunst-, Streulicht.
- ▶ Getönte Gläser oder Sonnenbrillen gegen Blendung, am besten in Braun, Grau oder Graugrün, um Ampeln und Bremslichter gut zu sehen; vollkommen ungeeignet: höchste Tönungsstufe 4⁶⁶ sowie Gelbfilterbrillen⁶⁷ – Fahrten im Dunkeln werden sonst zur Gefahr.
- ▶ Selbsttönende Gläser nicht alle geeignet: Einige dunkeln sich nur unter UV-Licht ein, das Autoscheiben filtern.

Kontaktlinsen für Kraftfahrer

Keine störende Brillenfassung, freies Gesichtsfeld, kein Beschlagen: Von den Kontaktlinsen-Vorteilen profitieren auch **Autofahrer**. Aber: Mehrstärkenlinsen können nachts Probleme bereiten – dann besser Brille oder Einstärkenkontaktlinsen tragen.

Motorradfahrer, die gern mal mit hochgeklapptem Visier fahren, sollten auf Kontaktlinsen verzichten. Der Fahrtwind trocknet die Augen aus; Staub, Pollen oder Insekten können zwischen Auge und Kontaktlinse geraten und die Sicht behindern.

Vorsicht: Keine Farb- und Motivlinsen am Steuer – sie können das Gesichtsfeld einschränken.

Die Seh-Lösung für den Straßenverkehr

Optimierte Brillengläser für Kraftfahrer

- ▶ Optimale Anordnung der Sehbereiche, um sowohl Straßenführung und Verkehrsschilder als auch Armaturen und Navigationsgerät scharf zu sehen.
- ▶ Extra breites Sichtfeld, um Straßenrand und Außenspiegel mit schneller Blickbewegung zu erfassen.
- ▶ Weniger Blendung – vor allem nachts durch Xenon- und LED-Licht.
- ▶ Besseres Kontrastsehen bei widrigen Witterungsbedingungen und nachts.
- ▶ Schutz vor Reflexionen und Spiegelungen.

Mehr Infos

zu **Brillen im Straßenverkehr** unter www.sehen.de/brillen/autofahrerbrille/ und zu **Kontaktlinsen** unter www.sehen.de/kontaktlinsen/



Augenoptiker-Suche

[www.sehen.de/service/](http://www.sehen.de/service/augenoptiker-suche)
[augenoptiker-suche](http://www.sehen.de/service/augenoptiker-suche)

AUF
EINEN
BLICK
.....

Informationen in digitaler Form

- ▶ Pressetext „Wer schlecht sieht, fährt volles Risiko“ (.doc, .pdf)
- ▶ Pressetext „Unfallstatistik: Alt und Jung im Fokus“ (.doc, .pdf)
- ▶ Pressetext „Fahrtauglich auf Lebenszeit“ (.doc, .pdf)
- ▶ Pressetext „Risikogruppen im Straßenverkehr“ (.doc, .pdf)
- ▶ Pressetext „Mobil mit Brille und Kontaktlinsen“ (.doc, .pdf)
- ▶ Individuell anpassbare Infografiken (.eps, .jpg, .pdf)

Alle Inhalte finden Sie auf diesem USB-Stick und im Pressebereich auf www.sehen.de

PRESSEKONTAKT

Kuratorium Gutes Sehen



Kuratorium Gutes Sehen e.V.
Kerstin Kruschinski
Werderscher Markt 15
10117 Berlin
E-Mail: kruschinski@sehen.de
Tel.: 030 414021-22
Web: www.sehen.de