

PRESSETEXT

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 1/2018¹

„Vision Zero“ – damit will Europa bis 2050 die Zahl der -Verkehrstoten auf null senken.² Die Initiative der EU-Kommission basiert auf der Erkenntnis, dass Menschen Fehler machen und diese zu Unfällen führen können.³ 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.⁴ Dafür hat er ständig mit den Augen und allen anderen Sinnen das Verkehrsgeschehen zu überblicken und reaktionsbereit zu sein. Gefährlich, wenn es an

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

PRESSETEXT

der nötigen Fahreignung fehlt. Bestimmte Risikogruppen geraten ins Visier.

EXPERTEN-MEINUNG

„Die Fahreignung betrifft die psychischen, körperlichen und auch charakterlichen Anforderungen, die der Fahrer erfüllen muss, um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können. Das heißt, ich darf nicht erkrankt sein, ich darf keine kognitiven Einschränkungen haben im Sinne von Aufmerksamkeitsstörungen oder Reaktionszeitdefiziten.“

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 1/2018⁵

Junge Fahrer: rasant unterwegs

Die Jungen rasen, so das Stigma. Fakt ist: Unangepasstes Tempo wird den gut vier Millionen 18- bis 24-jährigen Führerscheininhabern⁶ sehr oft vorgehalten – im Jahr 2018 bei fast jedem fünften Unfall mit Personenschaden.⁷ Doch das allein macht diese Risikogruppe nicht aus. Hier kommen weitere Faktoren ins Spiel:⁸

Fehlende Fahrkompetenz durch ...

- ... Unerfahrenheit in komplexen Verkehrssituationen,
- ... Überschätzung der Fahrfähigkeiten,

⁵ 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).

⁶ KBA: Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im ZFER am 1. Januar 2019 nach Geschlecht, Lebensalter und Fahrerlaubnisklassen. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/2019_fe_b_geschlecht_alter_fahrerlaubniskl.html (Zugriff: 16.07.2019, 12:00 MEZ).

⁷ 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).

⁸ 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.; Stephani, 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).

PRESSETEXT

- ... 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,
- ... seltene Nutzung der Spiegel.

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.⁹

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, Doppeltsehen, Blendempfindlichkeit bis hin zu Rotschwäche**.¹⁰ Drogen haben

⁹ 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).

¹⁰ 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-fahrtauglichkeit/> (Zugriff: 16.07.2019, 18:30 MEZ).

PRESSETEXT

unkalkulierbare Folgen. Besonders horrend ist die Gefahr im Mix mit Alkohol.¹¹ Das reicht bis zum völligen Blackout.¹²

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

Ältere Fahrer: begrenzt fahrfit

Die Ü65-Jährigen sind aktiv und mobil. Sie lenken gern das Auto noch selbst.¹³ 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.¹⁴

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

PRESSETEXT

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 anfahren¹⁵ – ein Fehlverhalten, dem auch Wahrnehmungsdefizite vorausgehen. Das Unfallrisiko für Ältere wird allein durch die demografische Entwicklung weiter steigen. Gehörten vor einem 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.¹⁶

Risiko: Sehdefizite

Typisch für alternde Fahrer mit einem Sehmangel sind Dunkelheitsunfälle, Vorfahrtverletzungen und Überholunfälle.¹⁷ 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

¹⁵ 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).

¹⁶ Destatis – Statistisches Bundesamt: Bevölkerung in Deutschland. Interaktive Bevölkerungspyramide unter <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/> (Zugriff: 08.07.2019, 14:30 MEZ).

¹⁷ 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.

PRESSETEXT

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.¹⁸ **Gesichtsfeldausfälle**, bei denen Objekte quasi in schwarzen Löchern verschwinden und gar nicht wahrgenommen werden, bergen höchste Unfallgefahr. Ursachen können 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.¹⁹ 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 der **Schulterblick** ganz weg. Zudem können **Wahrnehmung und Orientierung** etwa an Kreuzungen oder beim Abbiegen eingeschränkt sein.²⁰ 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.²¹

¹⁸ Das Sehzentrum: Alter und Sehen. <https://www.sehzentrum.de/2016/10/24/alter-und-sehen/> (Zugriff: 11.02.2019, 11:00 MEZ).

¹⁹ BVA: Statistiken – Katarakt. <http://cms.augeninfo.de/nc/hauptmenu/presse/statistiken/statsitik-katerakt.html> (Zugriff: 28.02.2019, 14:00 MEZ).

²⁰ 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).

²¹ 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/lindenberg-weiler-weitnau/c-polizei/autofahrer-86-verwechselt-in-wangen-brems-mit-gaspedal-und-faehrt-in-steinmauer_a5022237 (Zugriff: 21.01.2019, 16:45 MEZ).

PRESSETEXT

Risiko: schlechtere Informationsverarbeitung, verminderte Reaktion

Komplexe Aufgaben zu bewältigen fällt Älteren schwerer – vor allem wenn es schnell gehen muss. Unter Zeitdruck machen sie Fehler.²² Außerdem gelingt es ihnen schlechter, unwichtige Informationen auszublenden. Nachweislich brauchen ältere Menschen **mehr Zeit zum Bremsen**, sie reagieren insgesamt später als jüngere.²³

Sehdefizite älterer Menschen kontra Fahrtauglichkeit^{24, 25, 26, 27}

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)
Vermindert es 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

²² 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).

²³ 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).

²⁴ 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%BCr-sich-und-andere-im-stra%C3%9Fenverkehr> (Zugriff: 01.02.2019, 12:00 MEZ).

²⁵ ZVA: Positionspapier zum Wiederholungssehtest. <https://www.zva.de/positionspapier-zum-wiederholungssehtest> (Zugriff: 25.01.2019, 14:45 MEZ).

²⁶ 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.

²⁷ 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).

PRESSETEXT

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, Fahrfitness-checks und Mobilitätsprogramme für Senioren nutzen

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 Sehvermögens²⁸

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.²⁹ Ein Drittel der Brillenträger und fast 40 Prozent der Nichtbrillenträger geben an, nachts nicht mehr so gut zu sehen.³⁰ 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.³¹

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. Lebensjahr³² 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

²⁸ Lachenmayr, B.; Berger, J.; Buser, A.; Keller, O.: Reduziertes Sehvermögen führt zu erhöhtem Unfallrisiko im Straßenverkehr. In: Der Ophthalmologe, 1-1998, S. 44–50.

²⁹ BVA: Straßenverkehr – Sehen im Straßenverkehr.
<https://augeninfo.de/cms/nc/hauptmenu/presse/statistiken/statistik-strassenverkehr.html>
(Zugriff: 12.11.2018, 12:00 MEZ).

³⁰ Allensbach-Brillenstudie zum Sehbewusstsein der Deutschen 2014.

³¹ 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).

³² BVA: Straßenverkehr – Sehen im Straßenverkehr.
<https://augeninfo.de/cms/nc/hauptmenu/presse/statistiken/statistik-strassenverkehr.html>
(Zugriff: 12.11.2018, 12:00 MEZ).

PRESSETEXT

Sehnerv sowie die altersbedingte Verschlechterung der visuellen Wahrnehmung generell.³³

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.³⁴

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.³⁵

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.

³³ 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.

³⁴ Siehe u. a. Rackow-Freitag, Bettina: Riskante Blindfahrt. In: Apotheken Umschau vom 15.12.2018, S. 46/47.

³⁵ FeV, Anlage 4. https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_4.html (Zugriff: 15.01.2019, 13:00 MEZ).

PRESSETEXT

Diabetes kann das Sehvermögen beeinträchtigen. Rund fünf Prozent der Diabetiker droht der Verlust ihrer Sehkraft.³⁶

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.³⁷

Medikamente: Risiko schon durch Schmerz- und Heuschnupfenmittel

Die Einnahme von Betäubungsmitteln und psychoaktiv wirkenden Stoffen schließt laut Fahrerlaubnis-Verordnung die Fahreignung aus.³⁸ Doch auch **rezeptfreie Medikamente** etwa gegen Schmerzen, Husten, Allergien oder zur Muskelentspannung können die **Seh- und Reaktionsfähigkeit beeinträchtigen** und das Unfallrisiko erhöhen.³⁹ 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/

((Zeichen mit Leerzeichen inkl. Tabelle und Textfelder: 14.050))

³⁶ 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).

³⁷ Siehe u. a. Diabetes-Ratgeber: Die diabetische Retinopathie. <https://www.diabetes-ratgeber.net/diabetische-retinopathie> (Zugriff: 15.03.2019, 15:00 MEZ).

³⁸ FeV, Anlage 4. https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/anlage_4.html (Zugriff: 15.01.2019, 13:00 MEZ).

³⁹ ADAC: Medikamente im Straßenverkehr. PDF unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/vm_medikamente_im_strassenverkehr_flyer_0513_48788.pdf (Zugriff: 08.11.2018, 14:00 MEZ).