

# «Die meisten Seniorinnen und Senioren können sicher Auto fahren»

Ein Interview mit dem Zürcher Verkehrsmediziner Rolf Seeger

**ARS MEDICI:** Herr Seeger, viele ältere Personen fürchten, ihren Fahrausweis wegen der geplanten schärferen Gesetze zu verlieren. Mit welchen Änderungen ist zu rechnen?

**Dr. med. Rolf Seeger:** Es wurde in den letzten Monaten in den Medien berichtet, dass der Bund eine Verschärfung der Bestimmungen für Senioren plane. Doch das entspricht absolut nicht den Tatsachen. In Wahrheit werden im Rahmen der Revision der Verkehrszulassungsverordnung gewisse medizinische Mindestanforderungen neu definiert. Diese Mindestanforderungen werden einheitlicher, besser und verständlicher geregelt, aber sie werden nicht strenger sein als bis anhin. Obwohl jetzt eine Sehtestpflicht ab 50 Jahren eingeführt werden soll, ist es zu meinem Leidwesen sogar so, dass im Bereich der Sehschärfe die Anforderungen noch heruntergeschraubt werden sollen. Das sind die Tatsachen. Im Prinzip wird sich für die autofahrenden Seniorinnen und Senioren also nichts ändern.

**ARS MEDICI:** Trotzdem besteht eine gewisse Verwirrung, wie es mit der Prüfung der Fahreignung weitergehen soll. Müssen jetzt alle zum Vertrauensarzt?

**Seeger:** Es stimmt nicht, dass alle Senioren nun zum Vertrauensarzt sollen. Ich habe mich seit Jahren dafür eingesetzt, dass die Seniorinnen und Senioren zu ihrem Hausarzt gehen können, wenn es um die Prüfung der Fahrtauglichkeit geht. Die vorgesehenen neuen Bestimmungen des Bundes sehen weiterhin die Erstuntersuchung beim Hausarzt vor. Was sich nun aber ändern wird, ist Folgendes: Der Hausarzt sollte bei der Prüfung so vorgehen, dass es keine Rolle spielt, ob Sie im Wallis oder im Thurgau diese Untersuchung machen. Die Hausärzte sollen dafür im Rahmen von Fortbildungsveranstaltungen instruiert werden und eine einheitliche Standarduntersuchung durchführen. Zudem soll künftig in der ganzen Schweiz die Möglichkeit bestehen, dass der Hausarzt seinen Prüfling im Zweifelsfall via Strassenverkehrsamt niederschwellig an eine spezielle Abklärungsstelle weiterweisen kann.

**«Die Mindestanforderungen werden einheitlicher, besser und verständlicher geregelt, aber sie werden nicht strenger sein als bis anhin.»**

**ARS MEDICI:** Ab wann ist mit diesen Schulungen für Hausärzte zu rechnen, wer wird sie durchführen, und wie werden sie finanziert?

**Seeger:** Die neuen Bestimmungen werden frühestens im Laufe des Jahres 2012 in Kraft treten. Das Konzept für diese Fortbildungsanlässe ist noch nicht definitiv festgelegt.

**ARS MEDICI:** Wenn es um die Untersuchung der Fahrtüchtigkeit geht, befindet sich der Hausarzt in einem gewissen Konflikt: Autofahren gilt für viele sozusagen als Menschenrecht, und wenn der eigene Hausarzt dieses Recht nimmt, kann dies das Vertrauensverhältnis nachhaltig zerstören. Wäre es da nicht besser, wenn ein anderer Arzt diese Untersuchung und Beurteilung durchführt?

**Seeger:** Im Gegensatz zur weitverbreiteten Volksmeinung ist der Besitz des Führerausweises kein Menschenrecht, sondern ist an klar definierte Bedingungen gebunden. Unter anderem müssen die medizinischen Mindestanforderungen erfüllt sein, und es dürfen keine Krankheiten oder Unfallfolgen vorhanden sein, die ein sicheres Lenken eines Motorfahrzeugs infrage stellen. Aus meiner Sicht ist die Erstuntersuchung durch den Hausarzt sinnvoll und bietet viele Vorteile. Der Hausarzt kennt nicht nur die medizinische Vorgeschichte, er ist auch über die persönlichen Verhältnisse und das soziale Umfeld umfassend orientiert. Das Thema der Fahreignung kann dabei auch ausserhalb der periodischen Kontrolluntersuchung kontinuierlich angesprochen werden. Da rund 90 Prozent der untersuchten Personen keine erheblichen verkehrsrelevanten Einschränkungen aufweisen, erscheint der Hausarzt als die richtige Anlaufstelle, da dadurch logistische und administrative Abläufe vereinfacht werden und die Untersuchung somit beim Hausarzt bequemer und kostengünstiger durchzuführen ist.

**ARS MEDICI:** Wie gefährlich sind autofahrende Senioren wirklich? Schliesslich sind ältere Autofahrer in der Regel erfahrener, sie fahren eher vorsichtiger und verursachen weniger Unfälle als die Jungen.

**Seeger:** Ich möchte nicht die Senioren gegen die Jungen ausspielen. Ältere verursachen zwar zahlenmässig weniger Unfälle, aber sie fahren ja auch viel weniger als die Jungen. Man muss sich die Unfallraten pro gefahrene Kilometer in den verschiedenen Altersklassen anschauen. Grafisch dargestellt zeigen die Unfallraten eine U-förmige Kurve mit den Maxima bei den sehr Jungen und den sehr Alten. Bis zu einem Alter von etwa 70 Jahren liegen die Unfallraten noch im unteren Bereich. Bei den 75- bis

79-Jährigen steigen sie allmählich wieder, und bei den über 80-Jährigen ist das Unfallrisiko deutlich erhöht. Grund hierfür ist die ganz normale, altersbedingte Verlangsamung der kognitiven und physiologischen Vorgänge. Das trifft jeden, selbst wenn man nicht krank oder dement ist. Gesunde Betagte kompensieren das häufig, indem sie sich beim Fahren



## Zur Person

Dr. med. Rolf Seeger, Allgemeinmedizin FMH, ist Leiter des Bereichs somatische Erkrankungen der Abteilung Verkehrsmedizin und Klinische Forensik am Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich.

einschränken. Sie fahren nur noch in vertrauter Umgebung, nur noch am Tag und bei gutem Wetter. Neben der abnehmenden Geschwindigkeit der Informationsaufnahme und -verarbeitung spielen die Abnahme der Sehfähigkeit und Bewegungseinschränkungen, wie beispielsweise beim Drehen des Kopfes, eine Rolle. Die Leistungsgrenze für das Autofahren liegt bei den meisten gesunden Personen irgendwo zwischen 80 und 85 Jahren. Mit 90 sind nicht mehr sehr viele Menschen in der Lage, ein Fahrzeug im Verkehr gefahrlos zu bedienen.

## «Die Leistungsgrenze für das Autofahren liegt bei den meisten gesunden Personen irgendwo zwischen 80 und 85 Jahren.»

**ARS MEDICI:** Welche Rolle spielen Krankheiten für den Verlust der Fahrtüchtigkeit?

**Seeger:** Zunächst einmal muss man klar sagen, dass über 90 Prozent der Seniorinnen und Senioren zwischen 65 bis 80 Jahren problemlos Auto fahren können. Sehstörungen, meist der graue Star, gehören zu den häufigen Ursachen, die das Autofahren nicht mehr zulassen. Auch Herz-Kreislauf-Krankheiten, Parkinson oder die Folgen eines Schlaganfalls können dazu führen, dass jemand kein Auto mehr fahren sollte. Die wichtigste Störung ist jedoch die Beeinträchtigung der Exekutivfunktionen bei einer beginnenden Demenz. Es ist übrigens eine Irrmeinung, dass wir Verkehrsmediziner die Fahreignung lediglich nach dem Uhrentest oder dem Mini-Mental-Status beurteilen würden. Wenn jemand mit einer durchschnittlichen Bildung aber beim Zeichnen einer Uhr scheitert oder nicht in der Lage ist, 25 Zahlen der Reihe nach mit einem Bleistiftstrich zu verbinden, dann ist doch völlig klar, dass hier mit der Hirnleistung etwas nicht stimmt. Man muss sich fragen, wie solche Personen dann eine komplexe Verkehrssituation in der angemessenen Zeit richtig erkennen und lösen können.

**ARS MEDICI:** Es gibt aber auch Leute, die sagen: Wenn ich wissen will, ob jemand noch ein Auto lenken kann, setze ich ihn ans Lenkrad und lasse ihn unter Aufsicht eines Experten fahren. Wäre solch ein Test nicht viel praxisnäherer?

**Seeger:** Medizinische Mindestanforderungen können nicht allein mit einer Kontrollfahrt überprüft werden. Falls kognitive Störungen vorliegen, ist eine ausgedehntere klinische und

allenfalls testpsychologische Untersuchung vorzunehmen. Kontrollfahrten mit Arzt und Verkehrsexperte sind nur in eher seltenen Zweifelsfällen nötig, bilden dann aber eine wertvolle Zusatzuntersuchung. Beurteilungen durch Fahrlehrer bei medizinischen Einschränkungen halte ich für völlig verfehlt, da dadurch medizinische Beurteilungen an medizinische Laien delegiert würden. Ausserdem ist der Fahrlehrer nicht in der Lage, die Auswirkungen der bestehenden Krankheiten hinsichtlich Fahreignung objektiv richtig zu beurteilen. Fahrkurse und Fahrberatungen sind ausserordentlich wertvoll für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, setzen aber eine medizinisch erfüllte Fahreignung voraus. Dies bedeutet für die Praxis, dass der Hausarzt seine Seniorinnen und Senioren, bei denen die Fahreignung bestätigt werden kann, durchaus ermutigen sollte, einen Fahrkurs oder einige Fahrstunden zu absolvieren. Bei zweifelhafter medizinischer Fahreignung ist aber eine Weiterweisung an eine spezialisierte Abklärungsstelle nötig.

**ARS MEDICI:** Wie viele Personen kommen pro Jahr zu Ihnen ins Institut für Verkehrsmedizin der Universität Zürich, weil deren Fähigkeit zum Autofahren aus Altersgründen angezweifelt wird?

**Seeger:** In unserem verkehrsmedizinischen Institut untersuchen wir etwa 8000 Personen pro Jahr. Die allermeisten sind jüngere Patienten mit internistischen Erkrankungen, mit Alkohol- oder Drogenproblemen, mit psychiatrischen Erkrankungen und so weiter. Altersbedingte verkehrsmedizinische Untersuchungen betreffen bei uns pro Jahr nur etwa 800 Seniorinnen und Senioren, das heisst Personen über 70 Jahre. Das sind nur zirka 2 Prozent derjenigen, die sich der 2-Jahres-Untersuchung bei ihrem Hausarzt unterziehen müssen. Es ist wirklich nicht fair, wenn überall in der Presse behauptet wird, man schikaniere ältere Autofahrer und schicke sie alle in die Rechtsmedizin. Es handelt sich wirklich nur um wenige Fälle und die Hälfte von ihnen lassen wir nach einer eingehenden Abklärung weiterhin Auto fahren. Das muss auch einmal zur Kenntnis genommen werden.

**ARS MEDICI:** Welche technischen Hilfsmittel empfehlen Sie älteren Autofahrern?

**Seeger:** Das automatische Getriebe sollte eigentlich selbstverständlich sein, man muss sich aber schon früh daran gewöhnen, nicht erst im hohen Alter. Eine Klimaanlage ist sinnvoll. Auch Rückfahr sensoren und Einparkhilfen können hilfreich sein. Keine gute Idee sind hingegen Autos mit eingebauter Geschwindigkeitsbeschränkung auf 45 km/h. Im Verkehr innerorts sind diese genauso gefährlich, weil sie fast genauso schnell sind wie der normale Verkehr, und ausserorts sind sie ein recht gefährliches Verkehrshindernis. Falls Autofahren nicht mehr infrage kommt, gibt es für kurze Strecken von wenigen Kilometern heutzutage auch sehr gute Elektrofahrzeuge, die man mit Velonummern fahren darf. Sie sind etwa 10 bis 12 km/h schnell, recht komfortabel, aber relativ teuer. ❖

Herr Dr. Seeger, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Das Interview führte Renate Bonifer.