
Alte als Risikogruppe im Verkehr: Mediziner fordern mehr Prävention

Die Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie e.V. (DGOU) sieht Handlungsbedarf beim Schutz älterer Autofahrer. Anlass ist die jetzt vom Statistischen Bundesamt veröffentlichte Verkehrsunfallstatistik 2016: 3206 Menschen wurden im vergangenen Jahr auf deutschen Straßen getötet. Davon machen die über 75-jährigen mit 698 tödlich Verunglückten die größte Gruppe aus. Die DGOU rät daher, die Forschungsbemühungen zur Entwicklung von Präventionsprogrammen für ältere Verkehrsteilnehmer zu verstärken.

„Wir müssen auch für ältere Verkehrsteilnehmer Präventionsprogramme entwickeln und dürfen uns nicht wie bisher nur auf die Fahranfänger konzentrieren“, sagt DGOU-Generalsekretär Professor Dr. Reinhard Hoffmann. Bei einem schweren Verkehrsunfall sind betagte Patienten besonders gefährdet: Sie kämpfen ungleich härter ums Überleben als jüngere. Denn viele von ihnen haben Vorerkrankungen, die sich bei einer schweren Verletzung ungünstig auf den Allgemeinzustand auswirken.

Orthopäden und Unfallchirurgen rechnen entsprechend der demografischen Entwicklungen in den nächsten zehn bis 20 Jahren mit einer Verdopplung bzw. Verdreifachung älterer Verkehrsteilnehmer und damit auch Verletzter. Die DGOU sieht daher Bedarf bei der Entwicklung von Präventionsmaßnahmen zur Stärkung bzw. Sicherung der Verkehrskompetenz von Senioren.

Dabei ist ein anderer Ansatz als bei Präventionsprojekten für Jugendliche nötig. „Senioren fallen im Gegensatz zu jungen Verkehrsteilnehmern nur selten durch Unfallursachen wie überhöhte Geschwindigkeit oder Alkohol am Steuer auf“, erklärt Dr. Christopher Spering, DGOU-Sektionsleiter für Prävention. Demnach seien es eher Kompetenzen, die sich im Alter ungünstig entwickeln: Reaktionsfähigkeit, Leistungsfähigkeit, Seh- und Hörvermögen sowie Beweglichkeit.

Die in diesem Zusammenhang diskutierten verpflichtenden medizinischen Fahreignungsprüfungen für Führerscheininhaber greifen nach Ansicht der DGOU zu kurz. „Zum einen würden die Fahrradfahrer und E-Bike-Fahrer durch das Raster fallen. Sie machen aber einen großen Anteil der Verletzten aus. Zum anderen reichen die derzeit zur Verfügung stehenden Testverfahren nicht aus, um über die Fahreignung Älterer zu entscheiden“, sagt Spering. Denn Auto- und Fahrradfahren erfordere eine sehr komplexe körperliche und psychomenteale Leistung, die über eindimensionale Tests, wie beispielsweise den Sehtest, nicht ermittelt werden könne. „Ein geeignetes Testverfahren muss noch gefunden werden. Dazu ist aber schlichtweg mehr Forschung nötig“, sagt Spering, der als Vertreter der Fachgesellschaft auch im Vorstandsausschuss Verkehrsmedizin des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) mitarbeitet.

Um auf den zukünftigen Präventionsbedarf vorbereitet zu sein, hat die DGOU in einem ersten Schritt ihre Sektion Prävention mit einem Konzeptaufbau für die wissenschaftliche Erarbeitung eines mehrdimensionalen Testverfahrens beauftragt, das die Anforderungen an die sichere Verkehrsteilnahme erheben kann. Prinzipiell vertritt die DGOU die Ansicht, dass ein Test- und Präventionsprogramm nötig ist, bei dem der Betroffene im Falle der fehlenden Fahreignung selbst zu der Einsicht kommt, dass er das Auto oder das Fahrrad besser stehen lassen sollte. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Ein ADAC-Rettungshubschrauber bei der Landung.

Foto: ADAC