

Editorial

Sagen Sie den Eltern, wenn sie im Strassenverkehr zur Gefahr werden

Es ist leider kein Vorurteil, sondern Fakt: Alte Autofahrer sind oft schuld, wenn es zu einem Unfall kommt. Eigentlich ist das nur logisch, denn mit zunehmendem Alter lassen die Sehtüchtigkeit und das Gehör nach, und die Reaktionen werden langsamer. Hinzu kommen Medikamente, die vielfach auch bei Jüngeren die Reaktionsfähigkeit einschränken. Darum sind in der Schweiz schon seit 40 Jahren obligatorische Gesundheitstests vorgeschrieben. Wer über 70 Jahre alt ist, muss sich alle zwei Jahre vom Hausarzt untersuchen lassen. Und der entscheidet dann, ob die Fahrtüchtigkeit noch gegeben ist. Damit war die Regelung in der Schweiz lange Zeit vorbildhaft. In Deutschland

«Die Macht der Senioren in der Politik ist nicht zu unterschätzen»

wehren sich die Senioren mithilfe von SPD, CDU und FDP bis heute erfolgreich gegen solche Tests. Die Macht der Senioren in der Politik ist nicht zu unterschätzen. Wer gewählt werden will, kann es sich nicht leisten, den Alten die Rente zu kürzen oder das Auto wegzunehmen.

Doch mittlerweile zeigt sich, dass auch die Schweizer Regeln nicht genügen. Zu stark ist in vielen Fällen die Bindung zwischen Patient und Arzt. Und Familienangehörige getrauen sich oft nicht einzugreifen. Die meisten Senioren hängen an ihrem Auto und nehmen gar nicht richtig wahr, dass sich ihre Sehkraft verschlechtert hat; auch die Gehirnleistung kann zurückgehen. Doch die Betroffenen sind meist nicht in der Lage, ihre Defizite zu erkennen. Und der Doktor hat häufig Mitleid, denn er weiss genau, dass es für viele seiner Patienten hart und mühsam ist, auf das Auto zu verzichten. In abgelegenen Gebieten sowieso, aber auch, wenn der Bus 50 Meter vom Haus entfernt anhält. Kommt hinzu, dass sich viele ältere Menschen scheuen, ein Taxi zu nehmen, weil das angeblich verschwenderisch sei.

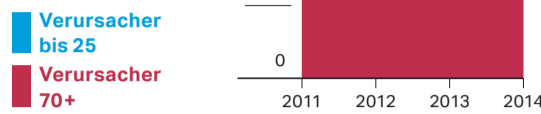
Darum führt über kurz oder lang kein Weg daran vorbei, die Beurteilung der Fahrtüchtigkeit aus der kuscheligen Umgebung zu lösen und im Strassenverkehrsamt anzusiedeln. Dort, wo man einst die Fahrprüfung machte. Genauso, wie nicht der Fahrlehrer darüber entscheiden soll, ob man Auto fahren darf, genauso sollte auch der Hausarzt nicht entscheiden dürfen, ob man den Ausweis behalten darf. Wenn die Wahlen vorbei sind, könnten sich die Politiker nicht nur in der Europa-Politik auf ihre Verantwortung besinnen, sondern auch, wenns um die Verkehrssicherheit geht. Allerdings entbindet das den Einzelnen nicht von der Pflicht, in der eigenen Familie das heikle Thema anzusprechen, wenns an der Zeit ist. Wenn Sie das erfolgreich gemacht haben, schreiben Sie mir doch. Gerne würden wir in der nächsten Ausgabe die besten Beispiele abdrucken.

Arthur Rutishauser, Chefredaktor

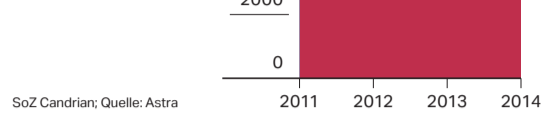


arthur.rutishauser@sonntagszeitung.ch
www.facebook.com/sonntagszeitung

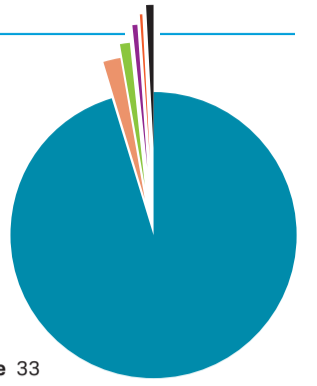
Schwere Unfälle in der Schweiz nach Altersgruppe



Total der Unfälle in der Schweiz nach Altersgruppe



Unfallverursacher 70+ nach Nationalität (2014)



Senioren-Unfälle

Trotz der steigenden Zahl von Ü-70-Unfällen und streicht die Verschärfungen

27. Februar 2015 in Zug: Ein 66-jähriger Lenker kollidiert mit dem neben ihm fahrenden Auto einer 83-Jährigen. Ihr Fahrzeug überschlägt sich, die Lenkerin wird leicht verletzt



Dezember 2011 in Dietlikon ZH: Der 78-jährige Lenker fährt auf dem Zebrastreifen eine 44-jährige Frau zu Tode (links)



24. Januar 2015 in Egliswil AG: Der 77-jährige Lenker fährt einen Hang hinunter und bleibt in einem Gartenteich stehen



Barnaby Skinner, Linda von Burg, Alexandre Haedlerli

Bei perfektem Motorradwetter fährt Heini Beretta letzten August mit seiner roten Ducati ST4 auf der Seestrasse Richtung Zürich. Ein Auto schwenkt auf seine Strassenseite. «Der Fahrer will bestimmt in die nächste Einfahrt einbiegen», denkt Beretta. Er täuscht sich.

Das Auto fährt geradeaus weiter. Der 42-Jährige Töfffahrer, eigentlich ein erfahrener Lenker, kann die Frontalkollision nicht mehr verhindern. Doch Beretta hat Glück. Bereits am Abend lässt ihn das Spital an Krücken wieder heim. Was er später erfährt: Der 75-jährige Autolenker war gerade beim Arzt, hatte Antibiotika bekommen und ist am Steuer eingeknickt. Ob er nicht wütend sei auf den Unfallfahrer? «Ja klar, manchmal.» Aber meistens ist Beretta einfach froh, noch am Leben zu sein.

Nicht immer gehen die Crashfahrten der Ü-70-Generation so glimpflich aus. Im letzten Jahr verursachten betagte Autofahrer 4500 Unfälle. Sie führten zu 413 Schwerverletzten und 45 Toten. Das zeigt eine Auswertung von 210 000 Unfällen. Schuld tragen meist die Männer. Nur jeder vierte Unfall wird von einer Frau verursacht. Offenbar haben sie weniger Mühe einzusehen, wann sie den Schein abgeben sollten.

Das eigentliche Problem ist aber, dass die Zahl der Unfälle und Verkehrstoten von über 70-Jährigen ständig steigt. Seit 2011 provoziert sie 13 Prozent mehr schwere Unfälle. Bereits 2010 hat der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) festgestellt, dass das Unfallrisiko bei Ü-80-Lenkern vierzehnmal höher lag als bei den 45- bis 65-Jährigen. Die neuen Zahlen deuten darauf hin, dass sich die Situation noch verschlimmert hat.

Die wachsenden Bevölkerungszahlen dienen dabei nur zum Teil als Erklärung. Die Altersgruppe der Ü-70-Jährigen wächst zwar schneller als diejenige der bis 25-Jährigen. Doch aufgrund der Zuwanderung vergrösserte sich auch die Gruppe der Jungen. Trotzdem ist deren Un-

fallzahl um 16 Prozent gesunken. Besonders düster sieht die Statistik bei den Unfällen aus, in denen ältere Lenker selber unverseht bleiben, dabei aber Fussgänger, Velofahrer oder andere Verkehrsteilnehmer schwer verletzt oder töten. Seit 2011 nahmen sie um 20 Prozent zu.

Besonders bei Demenzkranken wird es problematisch

Zum Beispiel in Münchenstein BL, im Oktober 2014. Ein 91-jähriger Mann fährt im Kreisverkehr einen Velofahrer über den Haufen. Das Opfer stirbt auf der Stelle. Der Unfall ereignet sich um 13.30 Uhr ausserhalb der Stosszeiten; die Sichtverhältnisse sind an diesem klaren Herbsttag laut Polizeimel-

dung ausgezeichnet. Warum es dennoch zum tödlichen Unfall kommt, ist bis heute ungeklärt. Der Fall liegt noch immer bei der Basler Staatsanwaltschaft.

Liegen die Ergebnisse einer Unfalluntersuchung einmal vor, sind sie meist unbefriedigend. Wie etwa bei der 44-jährigen Frau, die im Dezember 2011 in Dietlikon ZH auf dem Zebrastreifen die Strasse überquert. Es ist ein dunkler, kalter Abend. Der Fussgängerstreifen aber ist hell ausgeleuchtet. Leider nicht hell genug für den 78-jährigen Mann, der mit übersetzter Geschwindigkeit in einem schnittigen, roten Mazda auf sie zufährt. Seine Vollbremsung kommt zu spät. Eine Ambulanz bringt die zweifache Mutter ins Spital, dort erliegt sie ihren schweren Verletzungen. Nach monatelangen Abklärungen wird folgender Unfallgrund aufgeführt: «Mangelhafte Bedienung des Fahrzeugs.»

Solche Unglücke sind keine Einzelfälle. Im Jahr 2014 haben ältere Crashfahrer bei schweren Unfällen 294 Personen verletzt oder getötet, während sie selber unverseht geblieben sind.

Haben die Behörden das Problem erkannt? Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) reagiert nur mit Kauderwelsch: «Der erneute Anstieg des Unfallrisikos für ältere Fahrer wird als Gamma-Komponente bezeichnet und beschreibt

213 248 Unfälle auf einer interaktiven Karte



Heute veröffentlicht die Sonntagszeitung die vierte Generation des interaktiven Unfallatlas auf www.unfallkarte.ch. Sämtliche Unfälle der Jahre 2011–2014 in der Schweiz sind im Detail sichtbar (Foto: Bahnhof Luzern).

533

Unfälle resultierten 2014 aus «momentaner Unachtsamkeit» von Ü-70-Fahrern. Für Senioren somit der häufigste Unfallgrund.

3

Bei den unter 25-Jährigen wird jeder dritte Unfall von einer Frau verursacht. Bei den Senioren über 70 ist es jeder vierte Unfall.

294

Schwerverletzte und Tote gab es 2014 bei Unfällen, bei denen der über 70-jährige Verursacher unverletzt davonkam.

18.00

Uhr. Während des Abendverkehrs passieren in der Schweiz am meisten Unfälle.

2

Milliarden Franken. Darauf beliefen sich ungefähr die Gesamtkosten der 2014 durch Strassenunfälle verursachten Sachschäden.

erreichen Rekordhoch

gibt der Bundesrat dem Druck der Ärzte nach der Fahrtüchtigkeitskontrollen



30. Juli 2014, Autobahnausfahrt Neuenhof AG: Die 75-jährige Lenkerin prallt in einen Kandelaber und stirbt (links)

20. Juni 2014 in Martigny VS: Das Auto des 72-Jährigen prallt in eine Leitplanke. Der Lenker stirbt, die drei Mitfahrer werden verletzt

17. April 2014 in Hausen AG: Die 79-jährige Lenkerin tritt auf dem Vorplatz eines Hauses versehentlich aufs Gaspedal und durchschlägt ein Fenster

«Obligatorische Kontrollfahrt ab 80»

Verkehrsmediziner Rolf Seeger über alte Autofahrer und sinnvolle Prävention

Warum gibt es im Strassenverkehr so viele Unfälle mit älteren Personen?

Es gibt zwei gefährliche Segmente: die kranken Senioren und Seniorinnen sowie die hochbetagten Gesunden. Das Problem bei der ersten Gruppe ist vor allem die Demenz. Pro Jahr erkranken rund 16 000 Personen mit Führerausweis an dieser Krankheit. Die eingeschränkte Hirnleistung kann zu krassem Fehlverhalten im Verkehr führen, beispielsweise zu verkehrtem Befahren von Kreiseln oder Überfahren von Rotlichtern. Neben Demenz gibt es aber auch andere Krankheiten wie beispielsweise die Einschränkung des Sehvermögens und Parkinson.

Und was ist das Problem mit den hochbetagten Gesunden?

Dazu zähle ich gesunde Personen ab 80 Jahren. Der Mensch wird im Alter langsamer. Zwar funktioniert der Geist und Körper noch, jedoch viel langsamer. Die kognitiven Fähigkeiten nehmen ab – diese Senioren können zwar auf leeren Strassen perfekt Auto fahren, jedoch sind sie in komplexen oder überraschenden Situationen schnell überfordert.

Ab wann sollten Rentner nicht mehr Auto fahren?

In der Regel kommen Menschen mit 80 bis 85 Jahren an die eigene Leistungsgrenze. Es gibt aber

auch immer Ausnahmen, deshalb gibt es ja auch die Abklärung.

Wie erkennt man, ob ein Senior noch Auto fahren kann?

Wer einen Führerausweis besitzt, muss ab 70 Jahren alle zwei Jahre in eine medizinische Untersuchung. Dabei soll der Hausarzt entscheiden, ob die Person noch fahrgeeignet ist oder nicht. Zudem gibt es fakultative Fahrkurse für ältere Verkehrsteilnehmer.

Reicht das aus?

Die Untersuchung ist nützlich und wichtig. Aber bei den fakultativen Massnahmen bin ich skeptisch. Denn wer so Kurse besucht, gehört zu den Musterschülern. Gefährlicher sind die Personen, die keine Musterschüler sind oder solche Kurse nicht wollen. Deswegen glaube ich, dass Prävention nur was bringt, wenn sie obligatorisch ist.

Was braucht es für weitere Massnahmen?

Mein Vorschlag: Jede Person mit 80 oder 85 Jahren sollte obligatorisch eine Kontrollfahrt mit einem Experten absolvieren müssen. Das wäre eine Art Standortbestimmung. Solche Massnahmen politisch durchzubringen, ist aber nicht einfach. Politiker und Politikerinnen stimmen solchen Vorschlägen nur ungern zu, da die älteren Personen als Stimmenbringer äusserst wichtig sind. Und wer will schon die eigene Wählerschaft verärgern.

Muss man nicht auch bei den Ärzten ansetzen?

Eine flächendeckende Schulung für die Ärzte, wie bei Via sicura, welche die periodischen medizinischen Untersuchungen durchführen, würde zu einer Verbesserung und insbesondere auch zu einer Vereinheitlichung der Abklärungen führen. Eine weitere Massnahme wären ÖV-Gutscheine für diejenigen Senioren, die den Führerausweis freiwillig abgeben – sozusagen ein Probeabo für Senioren. Linda von Burg

So bringen Sie Grosspapa vom Auto weg

Den Fahrausweis abzugeben, erleben viele ältere Menschen als massiven Eingriff in ihre Selbstständigkeit. Wenn sich Angehörige, Nachbarn oder Freunde Sorgen über die Fahrkompetenz von jemandem machen, raten die Strassenverkehrsämter zum Gespräch oder zur Meldung bei der Polizei. Eine erster Schritt ausserhalb der staatlichen Kontrolle könnte eine freiwillige Stunde im Auto mit einem Fahrberater sein. Wer Zeit hat, sollte die Eltern chauffieren oder schwere Einkäufe übernehmen. Für ältere Personen ist es sinnvoll, Ausflüge mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu unternehmen, damit sie sich an ein Leben ohne Auto gewöhnen können. In krassen Fällen sollen die Enkel nicht mehr bei den Grosseltern im Auto mitfahren.

den Effekt eines nichtkompensierten Altersabbaus in sensorischen, kognitiven und motorischen Verarbeitungsbereichen.» Im Klartext: Ältere Fahrer sind im Verkehrsalltag immer überforderter. Sie werden zum Sicherheitsrisiko.

Jahrelang haben sich Experten und Medien auf die Jugendlichen im Strassenverkehr konzentriert. Mit Repressionen und Kampagnen gegen Raser aus dem Balkan oder konsequenten Verboten von Fahren unter Alkoholeinfluss. Doch das Ziel der bundesrätlichen Handlungsprogramme Via sicura für mehr Sicherheit auf den Strassen lautet klar: «Anzahl der Toten und Schwerverletzten weiter senken.» Also auch bei den älteren Lenkern.

Nur, geschehen ist wenig. Bis heute sind Autofahrer erst ab dem 70. Geburtstag dazu verpflichtet, alle zwei Jahre ein ärztliches Attest einzuholen. Das ist besonders bei Demenzzkranken problematisch. Sobald die Krankheit ausbricht, nehmen die kognitiven Fähigkeiten rasant ab. Das führt zu krassem Fehlverhalten im Kreisverkehr oder zum Überfahren von Rotlichtern.

Die Idee im ersten Massnahmenpaket 2010 war es, Fahrausweise nur bis zum 50. Lebensjahr auszustellen. Wer ihn verlängern wollte, hätte sich einem obligatorischen Sehtest unterziehen müssen. Gleichzeitig hätten Hausärzte

gezielt darin geschult werden sollen, Fahrtüchtigkeitsatteste auszustellen. Denn die Gefahr besteht, dass Hausärzte wegen der oft langjährigen Beziehung zu ihren älteren Patienten befangen sind und zu oft ein Auge zudrücken.

Die grössten Bremser sind die Ärzte

Obligatorische Sehtests für ältere Autofahrer hat das Parlament 2012 abgeschmettert. In den kommenden Wochen will der Bundesrat über die verkehrstechnische Ausbildung der Hausärzte befinden. Das Astra gibt an, es gebe keinen Lauterkeit. Gemäss Recherchen ist er hinter den Kulissen aber bereits gefallen: Trotz der steigenden Opferzahlen bei Senioren-Unfällen soll auch bei den Weiterbildungen der Ärzte alles beim Alten bleiben. Hausärzte werden auch in Zukunft keine Speziallizenzen brauchen, um Fahrtüchtigkeitsprüfungen vorzunehmen.

Einige Politiker wollen die bestehenden Regelungen sogar lockern. Der Aargauer SVP-Nationalrat Maximilian Reimann, 72, setzt sich zum Beispiel dafür ein, auch die obligatorischen Atteste ab 70 zu streichen, weil sie Schweizer gegenüber Ausländern benachteiligen – obwohl nur 4,7 Prozent aller Unfälle in den letzten vier Jahren von Ausländern verursacht wurden.

Wird also nichts gegen den steigenden Unsicherheitsfaktor Senioren im Verkehr getan? Die SBB nutzen die Problematik inzwischen für eine Werbeaktion. Senioren aus Schaffhausen und Zürich, die freiwillig den Führerausweis abgeben, erhalten einen Gutschein für den Kauf eines GA oder Halbtaxabos.

Im Kanton Waadt ist auch die Polizei aktiv. Mit dem Slogan «Licht, Visibilität, Sicherheit» wurde ein Kurs durchgeführt, an dem Senioren gratis die Sicherheit ihres Fahrzeugs und die eigenen Reflexe testen konnten. Und in den Kantonen Basel-Landschaft und Neuenburg versuchen Polizisten, mit regelmässigen Vorträgen auf die Risiken des Autofahrens im Alter aufmerksam zu machen.

Die eigentlichen Bremser der schärferen Massnahmen sind aber die Ärzte. Christoph Bosshard, Datenexperte bei der FMH, der Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte, gibt zwar zu, dass Hausärzte oft befangen seien. Doch er sieht das nicht als Problem: «Die persönliche Beziehung zum Patienten kann auch eine Chance sein im Hinblick auf die Akzeptanz einer unliebsamen Empfehlung.» Angehende Hausärzte würden im Rahmen der bestehenden Weiterbildungsprogramme in dieser Thematik geschult.

Bosshard appelliert an die Eigenverantwortung: «Wer im Alter

bermerkt, im hektisch werdenden Verkehr überfordert zu sein, sollte sich überlegen, ob er sich dieser Last nicht durch Umstellung seiner Lebensgewohnheiten entledigen könnte.» Dabei sei nicht die Ärzteschaft, sondern die Gesellschaft als Ganzes gefordert.

Nationale Zahlen über Fahrausweisentzüge von Senioren gibt es nicht. Zumindest ein Teil von ihnen scheint einsichtig zu sein. Im Kanton Zürich gaben 2014 zum Beispiel 364 Senioren nach einem begleiteten Fahrtst den Schein freiwillig ab – doppelt so viele wie ein Jahr zuvor.

Weniger beruhigend sind die Zahlen bei den ausgestellten Ausweisen. Allein im Kanton Zürich sind 80 000 solche auf Ü-70-Lenker und Lenkerinnen ausgestellt. Hochgerechnet macht das knapp eine halbe Million Senioren, die auf Schweizer Strassen am Steuer sitzen.

Gut möglich, dass bald auch der eingangs erwähnte 75-jährige Autofahrer, der den Töfffahrer Heini Beretta über den Haufen gefahren hat, wieder herumkurvt. Nach dem Unfall wurde dem Senior der Ausweis entzogen. Doch er könnte ihn bald wieder beantragen. Für Heini Beretta und alle anderen Verkehrsteilnehmer bleibt zu hoffen, dass er das nicht tut.

recherchedesk@sonntagszeitung.ch