

104. Jahrestagung der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft (DOG)
Augenheilkunde in der alternden Gesellschaft – Herausforderungen und Chancen
21.-24. September 2006, Maritim-Kongresshotel, Berlin

**Fahreignung im Alter:
Studien zur Validierung von Instrumenten der Seh- und Eignungsdiagnostik**

Grundler, W., Burgard, E., Strasburger, H.
Generation Research Program
Humanwissenschaftlichen Zentrum der LMU-München
Prof.-Max-Lange-Platz 11
D-83646 Bad Tölz

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ein hohes Maß an visueller und kognitiver Leistungsfähigkeit, die mit zunehmendem Alter abnimmt (Lachenmayr, 2003). Anforderungen an das Sehvermögen sind vom Gesetzgeber in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) Anlage 6 festgelegt und betreffen Sehschärfe, Gesichtsfeld, Augenstellung und -beweglichkeit und Farbsehen. Fragen der kognitiven verkehrspsychologischen Eignung sind in Anlage 5 der FeV beschrieben und betreffen Reaktionsfähigkeit, Orientierungsleistung/ Überblicksgewinnung, Aufmerksamkeitsleistung, Beobachtungsfähigkeit und Belastbarkeit. Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, Instrumente der Seh- und Eignungsdiagnostik hinsichtlich Ihrer Kriteriumsvalidität (Fahrkompetenz) zu evaluieren.

Zur Klärung der Fragestellung wurden im Zeitraum Mai 2004 bis Februar 2005 umfangreiche Daten an älteren Kraftfahrern erhoben (n=151; Median=70). Als Parameter zur Sehdiagnostik wurden die zentrale Sehschärfe am Binoptometer, Gesichtsfeldgröße am Perimeter und Peripherem Wahrnehmungstest („PP“ im Wiener Testsystem, Schuhfried) sowie Erkennungskontrastschwellen nach Strasburger (1997) im zentralen und parazentralen Gesichtsfeld erhoben. Die verkehrspsychologische Leistungsdiagnostik erfolgte am Wiener Testsystem. Als Kriteriumsvariablen dienten subjektive Globalbewertungen der Probandenfahrkompetenz durch Fahrlehrer und Beobachter nach standardisierter Fahrprobe, die aus verschiedenen Fahraufgaben bestand (Spurwechsel, Auffahrt/Abfahrt, Orientierungsaufgaben, Vorrangsituationen).

Mit zunehmendem Alter verringerte sich die Fahrkompetenz der Teilnehmer etwas, was allerdings zum guten Teil durch geringere regelmäßige Übung erklärbar ist (15% Varianzaufklärung). 80% der Fahrleistungsvarianz sind personenspezifisch und altersunabhängig, weshalb individuelle Leistungsbeurteilung herausragende Bedeutung hat. Kognitive Leistungstests des Wiener Testsystems haben wesentlich höheres prädiktives Gewicht, als Parameter der visuellen Leistungsdiagnostik (Risser et al. in Vorbereitung). Bester Einzelprädiktor von Fahrleistung ist die Trackingabweichung (20% erklärte Varianz). Bei visuo-kognitiven Leistungen sind das dynamische Gesichtsfeld der Schuhfried-Batterie (PP) und zentrale Kontrastempfindlichkeit nach Strasburger die besten Einzelprädiktoren (je 9% Varianzaufklärung). Visus und (kinetische) Perimetrie sind dagegen bei guten Sichtbedingungen von geringer Bedeutung.