



MOBIL UND VERKEHRSSICHER BIS INS HOHE ALTER



Bis ins hohe Alter mobil zu bleiben, ist ein Wunsch, den der DVR aktiv unterstützt.

Die **Mobilität mit dem eigenen Pkw** spielt auch im fortgeschrittenen Lebensalter eine zentrale Rolle für die **gesellschaftliche Teilhabe**, ein **positives Selbstbild** und die **Lebenszufriedenheit**. Das gilt besonders für den ländlichen Raum, wo es oftmals nur wenige Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw gibt. Doch mit zunehmendem Alter **nehmen die sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten ab**. Es fällt nicht mehr so leicht, den Überblick im wachsenden und komplexen Verkehrsaufkommen zu behalten, die neuen Techniken und Fahrassistenzsysteme zu bedienen oder sich Wissen über geänderte Vorschriften anzueignen.

Deshalb ist eine besondere **Unterstützung der älteren Pkw-Fahrenden** beim Erhalt und der Verbesserung ihrer **Fahrkompetenz** notwendig. Ein gutes Instrument dafür ist eine **standardisierte Rückmeldefahrt**. Hier sind alle in der Mobilitätsbildung engagierten Akteure und Organisationen gefragt, der wachsenden Gruppe älterer Pkw-Fahrenden ein solches Angebot **barriere- und vorurteilsfrei** zu unterbreiten.

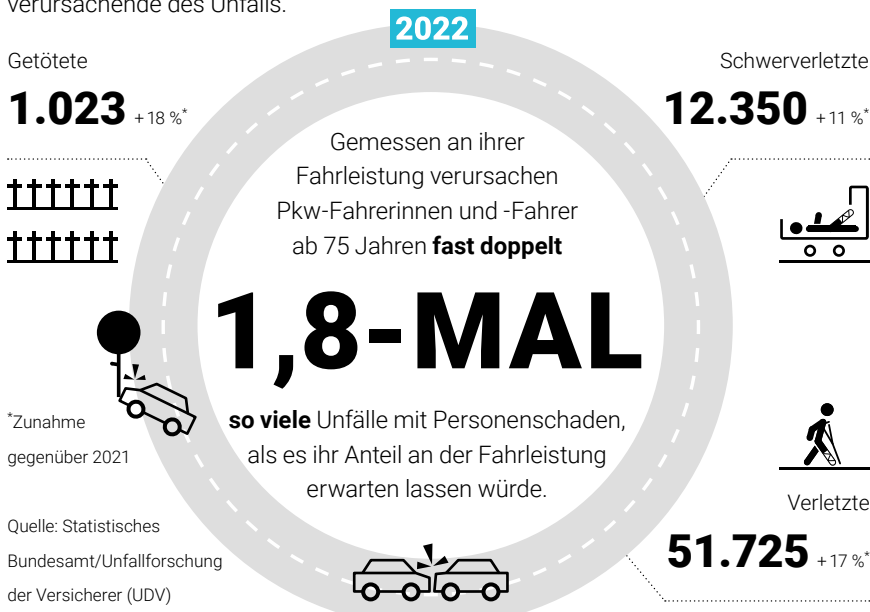
Es geht darum, den potenziellen Teilnehmenden sowohl eine **qualifizierte Rückmeldung** zu ihren individuellen Fahrfähigkeiten als auch **Tipps für eine weiterhin sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr** zu geben.

Der DVR wird sich weiterhin dafür einsetzen, die **Fahrkompetenz** älterer Menschen zu **erhalten** und zu **verbessern**.

Manfred Wirsch
DVR-Präsident

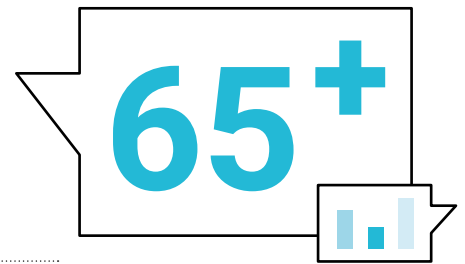
Unfallzahlen älterer Menschen (ab 65 Jahren)

Der Blick auf die Unfallstatistik macht deutlich: Sind ältere Menschen ab 75 Jahren als Pkw-Fahrende an Unfällen beteiligt, gelten sie in drei von vier Fällen als Hauptverursachende des Unfalls.



FAHRKOMPETENZ ÄLTERER FAHRERINNEN UND FAHRER

DVR-Umfrage (April 2024)



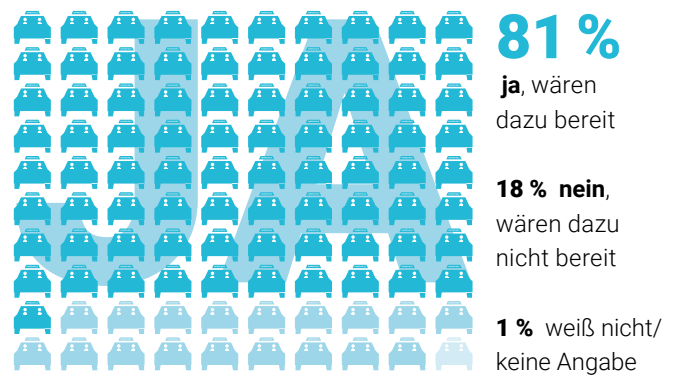
Aus der Unfallstatistik lässt sich ablesen, dass die Zahlen der im Straßenverkehr verunglückten älteren Menschen 2022 gestiegen sind. Dazu hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR in einer repräsentativen Umfrage 1.500 Verkehrsteilnehmende ab 65 Jahren befragt.

Haben Sie schon einmal mit Ihrer Ärztin oder Ihrem Arzt über das Thema Fahrkompetenz gesprochen, beispielsweise weil Sie bei sich selbst die ein oder andere Einschränkung feststellen?

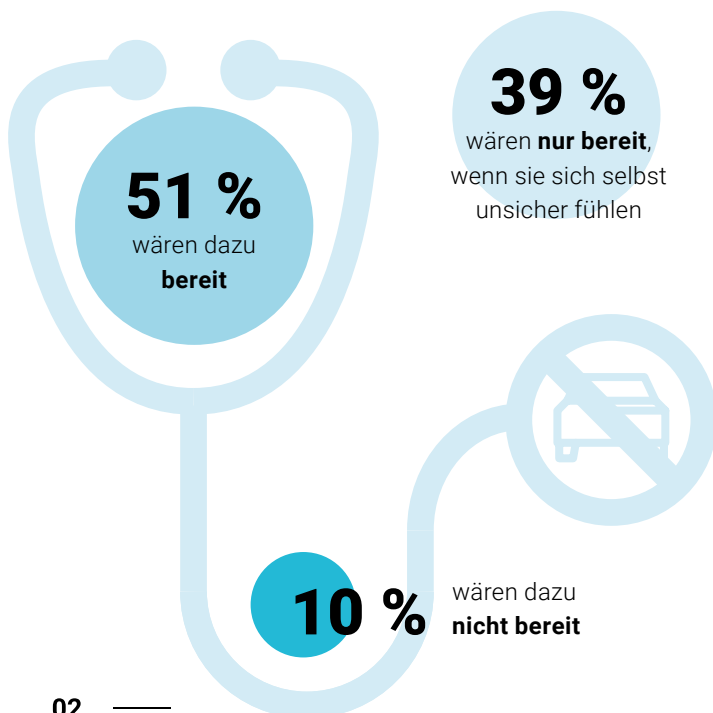


Am ehesten haben die über 80-jährigen Autofahrenden bereits mit ihrer Ärztin oder ihrem Arzt über das Thema Fahrkompetenz gesprochen.

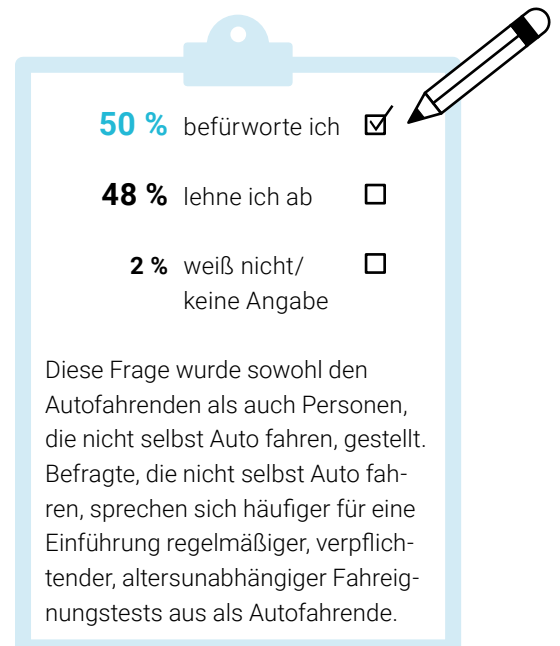
Wären Sie dazu bereit, zur Ermittlung Ihrer eigenen Fahrkompetenz eine freiwillige Rückmeldefahrt mit einem Fahrlehrer oder einer Fahrlehrerin durchzuführen, deren Beurteilung keinen Einfluss auf die Gültigkeit Ihres Führerscheins hätte?



Einmal angenommen, Ihre Ärztin oder Ihr Arzt würde Ihnen empfehlen, aus gesundheitlichen Gründen auf das Autofahren zu verzichten. Wären Sie dann dazu bereit, auf das Autofahren zu verzichten, wären Sie dazu nur bereit, wenn Sie sich auch selbst unsicher fühlen, oder wären Sie nicht dazu bereit, auf das Autofahren zu verzichten?



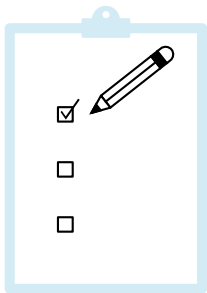
Hin und wieder wird gefordert, dass von allen Personen mit Führerschein – unabhängig von deren Alter – in regelmäßigen Abständen von beispielsweise fünf oder zehn Jahren die Fahreignung überprüft wird. Würden Sie die Einführung derartiger verpflichtender Fahreignungstests befürworten oder lehnen Sie diese ab?



Fahrkompetenz von Seniorinnen und Senioren erhalten und verbessern



Mit zunehmendem Alter kommt es bei allen Menschen zu einer **Abnahme der sensorischen, kognitiven und motorischen Leistungsfähigkeiten**. Hierbei bestehen jedoch große Unterschiede zwischen einzelnen älteren Personen. Die Leistungsabnahme hat auch **Konsequenzen für die Fahrkompetenz** und das Unfallgeschehen im Straßenverkehr. Die Fahrkompetenz umfasst alle Fähigkeiten und Fertigkeiten sowie das Wissen, welche zur erfolgreichen Bewältigung der Anforderungen und Situationen im motorisierten Straßenverkehr benötigt werden. Davon **abzugrenzen ist die Fahreignung**. Diese umfasst die notwendigen **psychischen** (geistigen) und **physischen** (körperlichen) **Mindestanforderungen**, um ein Kraftfahrzeug sicher führen zu können.

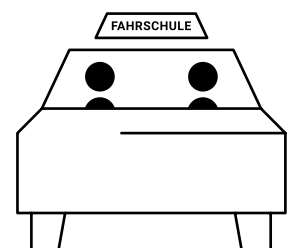


Ältere Pkw-Fahrende können die Mindestanforderungen erfüllen, also fahrgerecht sein, gleichzeitig jedoch charakteristische Einschränkungen in der Fahrkompetenz und Auffälligkeiten im Unfallgeschehen aufweisen. Daher ist eine **besondere Unterstützung** der älteren Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer beim Erhalt und der Verbesserung ihrer Fahrkompetenz **notwendig**.

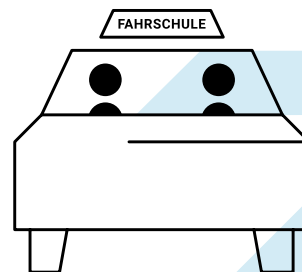
F
A H R
E I G
N U N G

- **Verpflichtende Fahreignungstests** für alle älteren Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer, also auch ohne begründete Zweifel an deren Fahreignung, werden gegenwärtig als **nicht zielführend** zur Ermittlung der Fahrkompetenz erachtet.
- **Maßnahmen zum Erhalt der Fahrkompetenz** sollten spätestens **ab dem 75. Lebensjahr** ansetzen, da ab diesem Alter die Leistungsfähigkeit messbar sinkt und gleichzeitig der Anteil der Seniorinnen und Senioren als Hauptverursachende bei Unfällen mit Personenschaden steigt.
- Selbsteinschätzungen und **Selbsttests** eignen sich für die **Ansprache und Kommunikation** mit Seniorinnen und Senioren. Sie eignen sich aber nicht als Instrumente zur Diagnose oder zum Erhalt der Fahrkompetenz.
- Die **Rückmeldefahrt** umfasst eine **standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung** mit anschließender **qualifizierter Rückmeldung**. Die Fahrkompetenz kann durch eine standardisierte Rückmeldefahrt nachweislich verbessert werden.

75+



RÜCKMELDEFAHRTEN FÜR ÄLTERE – EIN NEUER STANDARD



Der Grundgedanke – Mobilität erhalten statt selektieren – liegt dem Modell standardisierter Rückmeldefahrten zugrunde, um mit deren Hilfe individuelle Stärken und Schwächen älterer Fahrerinnen und Fahrer zu identifizieren. Die Basis für Rückmeldefahrten bilden Erfahrungen aus psychologischen Fahrverhaltensbeobachtungen, die genau das Verhalten beobachten und bewerten, um das es geht: Fahrverhalten im realen Verkehr. Deshalb hat die Methode eine hohe Akzeptanz und Augenscheinvalidität. Das bei Älteren vorhandene psychomentale Kompensationspotenzial kann genutzt werden, um die leistungsfunktionalen Schwierigkeiten bewusst zu machen und die spezifischen Risiken gezielt anzugehen. Die motivationale Grundlage liegt dann in dem Wunsch der älteren Fahrenden, sich weiterhin verantwortungsvoll und sicher im Straßenverkehr zu bewegen – ohne behördlichen Selektionsdruck im Hintergrund. Notwendige Standards für

eine überlegte Vorgehensweise vom Erstkontakt bis zum abschließenden Rückmeldegespräch schließen sachliche und organisatorische Überlegungen wie etwa einen Fahraufgabenkatalog, eine Beobachtungscheckliste, Kriterien der Streckengestaltung sowie kommunikative Kompetenz ein. Die Wirksamkeit eines solchen Konzeptes ist mehrfach umfassend nachgewiesen worden und für eine bundesweite Umsetzung bereit.

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)

Das komplette
Positionspapier
der DGVP gibt
es hier:



Hier finden Sie den
DVR-Beschluss
„Fahrkompetenz
von Seniorinnen und
Senioren erhalten
und verbessern“:



Weitere
inhaltliche
Angebote
des DVR
sind hier
zu finden:



Hier geht
es zu den
Trainings-
angeboten
des DVR:



Ihre Fitness
am Steuer
können ältere
Menschen
hier testen:



Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.

Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0
F +49 (0)30 22 66 77 1-29

info@dvr.de
<https://www.dvr.de>



Verantwortlich für den Inhalt:

Stefan Grieger
Hauptgeschäftsführer

Kontakt im DVR:

Jonas Hurlin
Referatsleiter Politik & Recht
jhurlin@dvr.de

Konzept und Redaktion:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
<https://www.vkm-dvr.de>

Gestaltung:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH
<https://www.gipfelgold.de>

Bildnachweise:

Lev Dolgachov – stock.adobe.com
Wolfgang Bellwinkel – DGUV