

Mindeststandards einer Rückmeldefahrt zur Ermittlung der Fahrkompetenz von Seniorinnen und Senioren

Vorstandsbeschluss vom 17.10.2024 des DVR-Vorstandsausschusses Erwachsene

Einführung

Mit DVR-Beschluss vom 09. Oktober 2023 „Fahrkompetenz von Seniorinnen und Senioren erhalten und verbessern“ spricht sich der DVR für die freiwillige Teilnahme an Rückmeldefahrten mit standardisierter Fahrtbeobachtung und qualifizierter Rückmeldung spätestens ab dem 75. Lebensjahr aus. Die Fahrkompetenz kann durch eine standardisierte Rückmeldefahrt erhalten bleiben bzw. bei nachlassender Fahrkompetenz nachweislich verbessert werden.

Das Ziel der Rückmeldefahrt ist es, die Mobilität älterer Fahrerinnen und Fahrer so lange wie möglich zu erhalten. Durch eine Rückmeldefahrt sollen ältere Fahrerinnen und Fahrer dazu angehalten werden, sich mit der eigenen Fahrkompetenz auseinanderzusetzen, diese realistisch einzuschätzen und gegebenenfalls eine Verhaltensänderung herbeizuführen (Schleinitz et al., 2020). Zudem soll es dazu anregen, sich mit den Möglichkeiten einer sicheren Mobilität im Alter frühzeitig auseinanderzusetzen.

Bei der Rückmeldefahrt handelt es sich um eine einmalige, standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr auf Basis eines, auf die Probleme der älteren Fahrerinnen und Fahrer angepassten Fahraufgabenkatalogs mit anschließender qualifizierter Rückmeldung. Eine Rückmeldefahrt, wie sie im Folgenden beschrieben ist, reduziert nachweislich die Anzahl der Fahrfehler (Schlag, Zwicker & Gehlert, 2019; Fastenmeier, Plewka, Gstalter, Gaster & Gehlert, 2023). Zukünftige Forschungsarbeiten zur Evaluation der Wirksamkeit anderer methodischer Umsetzungen zur Durchführung einer Rückmeldefahrt bzw. weiterer Angebote sind zu begrüßen.

Empfehlungen

Angebote von qualifizierten Rückmeldefahrten für Seniorinnen und Senioren müssen aus Sicht des DVR gewissen (Mindest)Standards genügen, welche im Folgenden beschrieben sind. Diese entsprechen dem derzeitigen Stand der Forschung und werden angepasst, wenn neue Erkenntnisse verfügbar sind. Der DVR fordert die Anbieter von Rückmeldefahrten für Seniorinnen und Senioren auf, diese (Mindest)Standards zu gewährleisten und einzuhalten.

Erläuterungen

Bei der Rückmeldefahrt geht es um die Einschätzung der Fahrkompetenz und nicht der Fahreignung einer Person. Die Fahrkompetenz umfasst alle Fähigkeiten und Fertigkeiten sowie Wissen, welche zur erfolgreichen Bewältigung der Anforderungen und Situationen im motorisierten Straßenverkehr benötigt werden (Bredow & Sturzbecher, 2016). Davon abzugrenzen ist die Fahreignung. Diese umfasst die notwendigen geistigen und körperlichen Mindestanforderungen, um ein Kfz sicher zu führen (Wagner et al., 2019). Laut Straßenverkehrsgesetz ist zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, „wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.“ (§2 Abs. 4 StVG). Ältere Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer können die Mindestanforderungen erfüllen (=fahrgeeignet sein), gleichzeitig jedoch charakteristische Einschränkungen in der Fahrkompetenz und Auffälligkeiten im Unfallgeschehen aufweisen. Daher ist eine besondere Unterstützung der älteren Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer beim Erhalt und der Verbesserung ihrer Fahrkompetenz notwendig.

Bei der Rückmeldefahrt handelt es sich um eine einmalige, standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr auf Basis eines auf die Probleme der älteren Fahrerinnen und Fahrer angepassten Fahraufgabenkatalogs mit anschließender qualifizierter Rückmeldung. Die Rückmeldefahrt soll den älteren Fahrerinnen und Fahrern dabei helfen, ihre eigene Fahrkompetenz adäquat einzuschätzen. Jede Rückmeldefahrt sollte hinsichtlich der Fahraufgaben, der Streckenmerkmale, dem Verhalten der Fahrtbeobachter und dem Ablauf des Rückmeldegesprächs vergleichbar gestaltet werden. (Fastenmeier, 2024). Die Rückmeldefahrt stellt aber keine Überprüfung der Fahreignung oder eine erneute Fahrprüfung dar. Es werden also keine Entscheidungen „geeignet“ oder „nicht geeignet“ bzw. „bestanden“ oder „nicht bestanden“ getroffen. Die Zielgruppe sind keine Fahrschülerinnen und Fahrschüler, die auf eine Prüfung hingeführt werden, sondern Personen, die bereits über eine große Fahrerfahrung verfügen. Diese sollen nicht geprüft, sondern in ihrer Mobilität gefördert werden.

Zielgruppe

Die Zielgruppe sind ältere Fahrerinnen und Fahrer, die im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B sind und deren Fahreignung nicht in Frage steht. Die Rückmeldefahrt sollte spätestens ab dem 75. Lebensjahr genutzt werden, da ab diesem Alter die Leistungsfähigkeit messbar sinkt und gleichzeitig der Anteil der Pkw-fahrender Seniorinnen und Senioren

als Hauptverursachende bei Unfällen mit Personenschaden steigt (Statistisches Bundesamt [Destatis], 2023). Gemessen an ihrer Fahrleistung verursachen Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer ab 75 Jahren 1,8-mal so viele Unfälle mit Personenschaden als es ihr Anteil an der Fahrleistung erwarten lassen würde (Unfallforschung der Versicherer [UDV], 2019).

Eine freiwillige Teilnahme an der Rückmeldefahrt ist aus Akzeptanzgründen zu bevorzugen. Es erfordert eine hohe Motivation der Fahrerinnen und Fahrer, sich mit dem eigenen Fahrverhalten auseinanderzusetzen. Es ist davon auszugehen, dass sich eher ältere Personen melden, die sich einem solchen Verfahren gewachsen fühlen und sich zutrauen, die Fahrt gut zu bewältigen. Auch in den Studien zeigte sich, dass es sich bei den Teilnehmenden eher um selektive Stichproben handelte, die im Vergleich zu anderen ihrer Altersgruppe wenige gesundheitliche Einschränkungen aufwiesen (Fastenmeier et al., 2022; Schlag et al., 2019; Schleinitz et al., 2023; Schleinitz et al., 2020). Doch auch für diese Gruppen konnten deutliche Verbesserungen bezüglich ihres Fahrverhaltens festgestellt werden. Daher sollte das freiwillige Angebot intensiv beworben werden.

Methode

Die Rückmeldefahrt findet als einmalige Fahrt im realen Straßenverkehr statt, bei welcher eine ältere FahrerIn oder ein älterer Fahrer von einer Fahrtbeobachterin oder einem Fahrtbeobachter begleitet wird, der das Fahrverhalten beobachtet, bewertet und dokumentiert (Fastenmeier et al., 2022; Schlag et al., 2019; Schleinitz et al., 2023). Die standardisierte und neutrale Fahrtbeobachtung findet auf Grundlage eines Fahraufgabenkatalogs mit definierten Fahraufgaben und Bewertungskriterien statt. Im Anschluss an die Fahrt soll ein Rückmeldegespräch auf Augenhöhe erfolgen, in welchem gemeinsame Empfehlungen und Vorsätze für zukünftiges Fahren formuliert werden.

In einem Vorgespräch, z.B. bei der Terminvereinbarung, sollten die Erwartung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an die Rückmeldefahrt abgefragt und ggfs. korrigiert werden bzw. an die richtige Stelle verweisen werden.

Die reine Fahrzeit sollte zwischen 30 und 45 Minuten betragen, für das Rückmeldegespräch sollten 10 bis 20 Minuten eingeplant werden.

Für die Rückmeldefahrt sollte der eigene Pkw des Teilnehmenden genutzt werden. Dies ermöglicht den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die gewohnte Fahrzeugbedienung und somit der Fahrtbeobachterin oder dem Fahrtbeobachter eine unmittelbare Einschätzung der Fahrkompetenz. Außerdem sind mögliche Fehleinstellungen am Fahrzeug (z.B. Sitz, Spiegel) sofort sichtbar und korrigierbar.

Der Fahrtbeobachterin oder dem Fahrtbeobachter wird entweder empfohlen, die Sitzposition auf dem Beifahrersitz oder hinten rechts im Auto zu wählen. Für den Beifahrersitz spricht, dass dies eine vertraute Situation für die ältere Fahrerin oder den älteren Fahrer darstellt. Die Position hinten rechts gewährleistet eine gute Sicht auf die Fahrerin oder den Fahrer, auch ohne die zusätzlichen Spiegel eines Fahrschulwagens und ermöglicht es, sich unauffällig Notizen zu machen.

Fahrtbeobachterinnen und Fahrtbeobachter

Die Fahrtbeobachterinnen und Fahrtbeobachter müssen bereits ein Mindestmaß an pädagogischer und psychologischer Kompetenz mitbringen. Zudem müssen sie eine Weiterbildung zur Durchführung einer Rückmeldefahrt für Seniorinnen und Senioren absolvieren. Als Fahrtbeobachterin oder Fahrtbeobachter eignen sich daher Berufsgruppen mit einer Qualifikation in den Bereichen Fahrverhalten, Fahrverhaltensbeobachtung sowie Pädagogik/Psychologie (z. B. amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP), Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen, Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, Trainerinnen und Trainer der Sicherheitstrainings bzw. Eco Safety Trainings) mit einer entsprechenden Weiterbildung zur Durchführung einer Rückmeldefahrt.

Die Weiterbildung zur Durchführung einer Rückmeldefahrt für Seniorinnen und Senioren soll den Unterschied der Rückmeldefahrt im Vergleich zu einer Fahrstunde, einer Fahrprüfung und einer Fahreignungsbegutachtung verdeutlichen. Hieraus erwachsen besondere Anforderungen an die Kommunikation, insbesondere im Hinblick auf das Rückmeldegespräch. Das Üben dieses Rückmeldegesprächs soll ein zentraler Inhalt der Weiterbildung sein. Die Weiterbildung soll zudem die zu absolvierenden Fahraufgaben und Bewertungskriterien aufzeigen sowie die Kriterien zur Konstruktion eines geeigneten Streckenverlaufs vermitteln. Sie soll vermitteln, wie sich die Fahrtbeobachterin oder der Fahrtbeobachter während der Fahrt verhalten soll und wie das beobachtete Fahrverhalten zu dokumentieren ist.

Strecke

Bei der Konstruktion der Strecke sollte darauf geachtet werden, dass diese möglichst vielfältige Fahraufgaben aus dem angepassten Fahraufgabenkatalog beinhaltet. Die Fahraufgaben sollten im Allgemeinen im Schwierigkeitsgrad variieren: Es sollte mal bei höherer, mal bei geringerer Verkehrsdichte gefahren werden (Fastenmeier et al., 2022a). Die Strecke sollte das Fahren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften und – nach Möglichkeit – auf Bundesautobahnen umfassen. Wenn die ältere Fahrerin oder der ältere Fahrer deutlich

macht, dass sie bzw. er nie eine Bundesautobahn befährt und deshalb sehr unsicher wäre, kann dieses Element auch entfallen.

Die Streckenführung sollte sich an der Lebenswirklichkeit der älteren Menschen orientieren. Es wird aber empfohlen, nicht nur gewohnte/ bekannte Strecken zu fahren, sondern im Rahmen der Rückmeldefahrt die Komfortzone auch zu verlassen, da Defizite in der Fahrkompetenz in unbekannten, komplexen Situationen eher sichtbar werden.

Rückmeldung

Die zentrale Komponente stellt das Rückmeldegespräch dar. Die Rückmeldung sollte individuell, motivierend und fördernd sein (Fastenmeier et al., 2022). Das Rückmeldegespräch sollte aus drei Teilen bestehen. Zu Beginn soll sich die ältere Fahrerin oder der ältere Fahrer erst einmal selbst einschätzen. Anschließend wertet die Fahrtbeobachterin oder der Fahrtbeobachter das Fahrprotokoll aus. Nach der Auswertung des Protokolls leiten Beobachter und Fahrer gemeinsam Vorsätze für zukünftige Fahrten ab.

Als Fahrtbeobachterin oder Fahrtbeobachter ist es wichtig, sich bewusst zu machen, dass hier aktive Fahrerinnen und Fahrer angesprochen sind, die ggfs. auf eine lange Fahrkarriere zurückblicken und entsprechende Fahrerfahrung mitbringen. Beim Rückmeldegespräch sollte klar der Beratungsaspekt im Vordergrund stehen, ein Belehren ist zu vermeiden. Das Rückmeldegespräch soll auf Augenhöhe erfolgen. Die Fahrtbeobachterin oder der Fahrtbeobachter ist angehalten Fragen zu stellen, die die Fahrerin oder den Fahrer zum Nachdenken anregen sollen. Es soll stets angestrebt werden, dass die ältere Fahrerin oder der ältere Fahrer Erkenntnisse selbst generiert.

Das Rückmeldegespräch soll eine Auseinandersetzung mit den eigenen Stärken und Schwächen sowie die Entwicklung von eigenen Lösungsmöglichkeiten anregen. Auf diese Weise wird eine anschließende Verhaltensänderung wahrscheinlicher. Die Fahrtbeobachterin oder der Fahrtbeobachter kann – falls vom Fahrer oder der Fahrerin gewünscht - Hinweise geben oder Empfehlungen aussprechen (Fastenmeier et al., 2022a; Schleinitz et al., 2024). Das Anliegen der Rückmeldefahrt ist es nicht, Personen mit schlechterer Fahrkompetenz von der selbstständigen Verkehrsteilnahme auszuschließen, sondern ihnen Möglichkeiten für Verbesserungen/ Anpassungen aufzuzeigen, sodass sie möglichst lange selbstständig mobil bleiben können.

Die Rückmeldung sollte erst nach Beendigung der Fahrt erfolgen. Dieser Zeitpunkt hat sich als besonders effektiv erwiesen (Schlag et al., 2019). Eine Rückmeldung während der Fahrt kann zu einer Überforderung der älteren Fahrerinnen und Fahrer führen.

Im Anschluss an die Rückmeldefahrt sollte den älteren Fahrerinnen und Fahrern eine Teilnahmebestätigung ausgehändigt werden. Diese soll aber keine Bewertung der Fahrkompetenz beinhalten, um den Eindruck eines Tests oder einer Prüfung zu vermeiden. Eine schriftliche Zusammenfassung der Rückmeldung wäre aber möglich. So erhält die Fahrerin oder Fahrer die Möglichkeit sich auch mit zeitlichem Abstand zur Rückmeldefahrt mit ihrem Fahrverhalten auseinanderzusetzen.

Das Ergebnis der Rückmeldefahrt bleibt vertraulich zwischen den älteren Fahrerinnen und Fahrern und dem/der Fahrtbeobachter/-in. Es ist keine Meldung an die Fahrerlaubnisbehörde vorgesehen.

Quellen

- Bredow, B. & Sturzbecher, D. (2016). Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M269, Fachverlag NW, Bremen.
- Fastenmeier, W. (2024). *Rückmeldefahrten für Senioren – ein neuer Standard*. Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP).
- Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gaster, K. & Gehlert, T. (2022). *Weiterentwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für Senior:innen*. Forschungsbericht Nr. 84. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gaster, K. & Gehlert, T. (2022a). *Rückmeldefahrten für Senior:innen - Leitfaden für Moderator:innen*. Forschungsbericht Nr. 84. Unfallforschung der Versicherer.. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- Schlag, B., Zwicker, L. & Gehlert, T. (2019). *Entwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer*. Forschungsbericht Nr. 61. Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- Schleinitz, K., Pils, L. & Bräutigam, P. (2023). *Weiterentwicklung und Erprobung einer Fahrkompetenz-Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer*. TÜV | DEKRA arge tp 21.
- Schleinitz, K., Pils, L. & Bräutigam, P. (2024). Erprobung der Umsetzung einer Rückmeldefahrt für ältere Fahrerinnen und Fahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2024(2), 187–193.
- Schleinitz, K., Rößger, L. & Berthold, J. (2020). *Fahrkompetenz Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer*. TÜV | DEKRA arge tp 21.
- Statistisches Bundesamt. (2023). *Verkehrsunfälle - Unfälle von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr 2021*. Statistisches Bundesamt (Destatis).

Wagner, T., Müller, D., Koehl, F. & Rebler, A. (2019). *Fahreignungszweifel bei Verkehrsdelinquenz, Aggressionspotenzial und Straftaten*. Bonn, Kirschbaum Verlag.

Gez.

Manfred Wirsch
Präsident