

Sicher Auto fahren im Alter

15.06.2023, Hannover

Dr. Tina Gehlert, Leiterin Bereich Verkehrsverhalten,
Unfallforschung der Versicherer (UDV)



Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

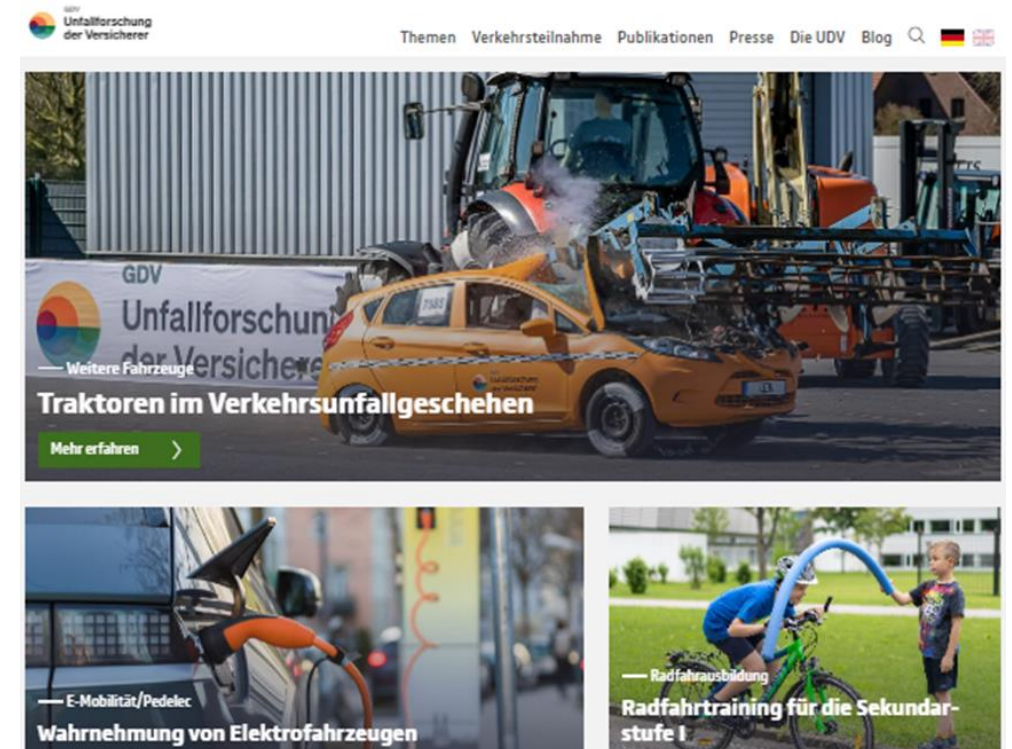
www.udv.de

Auftrag

- Interdisziplinäre Forschung zur Prävention von Verkehrsunfällen
- 16 Mitarbeiter:innen; Forschungsbudget: 1,1 Mio Euro

Aufgaben

- Durchführung einschlägiger Forschungsprojekte; Ergebnisveröffentlichung in verschiedenen Formaten
- Beratung im GDV
- Ständige Kontaktpflege zu Ministerien, politischen Entscheidungsträgern, Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), Deutschen Verkehrswacht (DVW)
- ÖA zur Information von Öffentlichkeit und Behörden



UDV Forschung zur Fahrkompetenz von Senior:innen

Jahr	UDV Forschungsprojekte
2011	Kognitive Leistungsfähigkeit im Alter
2015	Fahreignungstests für Senior:innen
	Vorhersage der Fahrkompetenz von Senior:innen anhand physischer und psychischer Indikatoren
	Zielgruppenorientierte Kommunikation mit älteren Fahrer:innen
seit 2019	Entwicklung einer Rückmeldefahrt für Senior:innen
2022	Altersbasierte verkehrsmedizinische Kontrolluntersuchungen (Ländervergleich D-AUT-CH)



Gegenwärtige Diskussion um die EU Führerscheinrichtlinie

PLÄNE DER EU-KOMMISSION

Müssen Senioren künftig ihre Fahrtauglichkeit prüfen lassen?

STAND: 18.3.2023, 4:22 UHR
VON SUSANNE WEBER

Teilen:   

Immer wieder gibt es Diskussion, ob ältere Autofahrerinnen und Autofahrer den "Lappen" besser abgeben sollten. Wie ist die Rechtslage und was können Angehörige tun?

Ein 84-Jähriger kracht gegen ein Hindernis, weil er Gas und Bremse verwechselt hat. Die Polizei stoppt eine betagte Falschfahrerin auf der Autobahn. Solchen und ähnlichen Meldungen folgt regelmäßig die Diskussion, ob Senioren künftig zum "Führerschein-TÜV" müssen - also nachweisen, dass sie noch fahrtauglich sind.

DEUTSCHLAND EU-FÜHRERSCHEINREGELN

Wissing lehnt Gesundheitschecks für ältere Autofahrer weiter ab

Stand: 06.06.2023 | Lesedauer: 2 Minuten

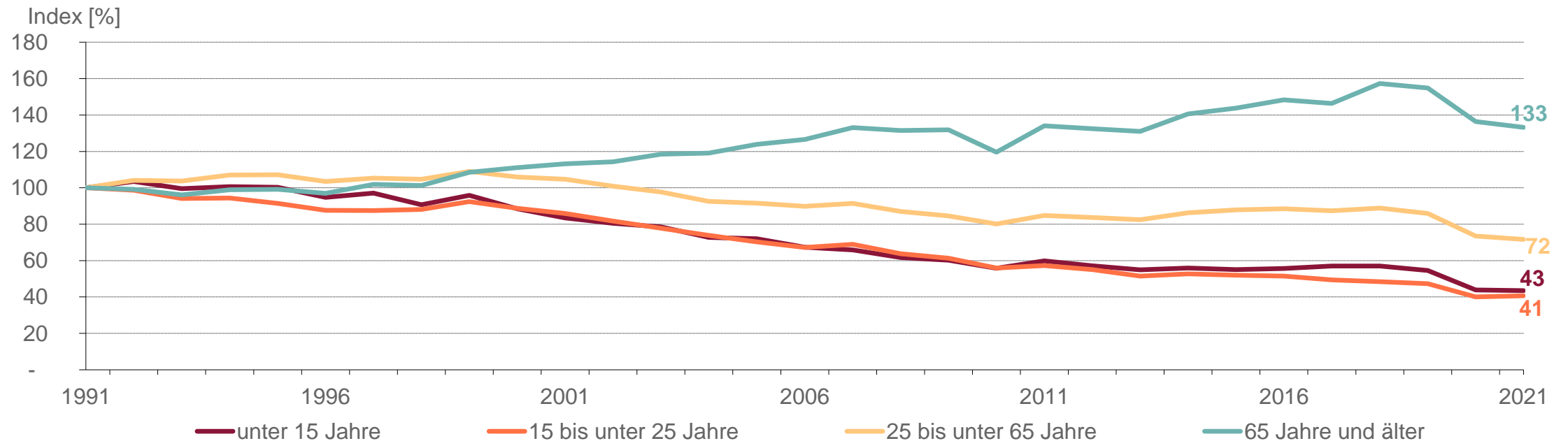
EU-Führerscheinrichtlinie tritt frühestens 2025 in Kraft

Anlass ist das ehrgeizige Ziel der EU, bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren. Dazu soll eine Novellierung der EU-Führerscheinrichtlinie helfen, die viele Standards in den verschiedenen Mitgliedsstaaten vereinheitlichen soll. Der erste Entwurf wurde nun vorgelegt. Bis Ende April haben die Mitgliedsstaaten Zeit, Änderungswünsche zu melden. Innerhalb der nächsten zwei Jahre soll dann nach und nach ein finales Gesetz entworfen werden. Nach Beschluss hätten die EU-Mitglieder fünf Jahre Zeit, die Richtlinie umzusetzen. Das Gesetz wird also frühestens im Jahr 2025 in Kraft treten, bis 2030 müssten die Regeln hier in Deutschland angewandt werden.

Haben wir ein Problem mit Senior:innen im Straßenverkehr?

Senior:innen profitieren nicht bzw. weniger vom allgemeinen Rückgang der Verunglückten.

Verunglückte nach Altersgruppen

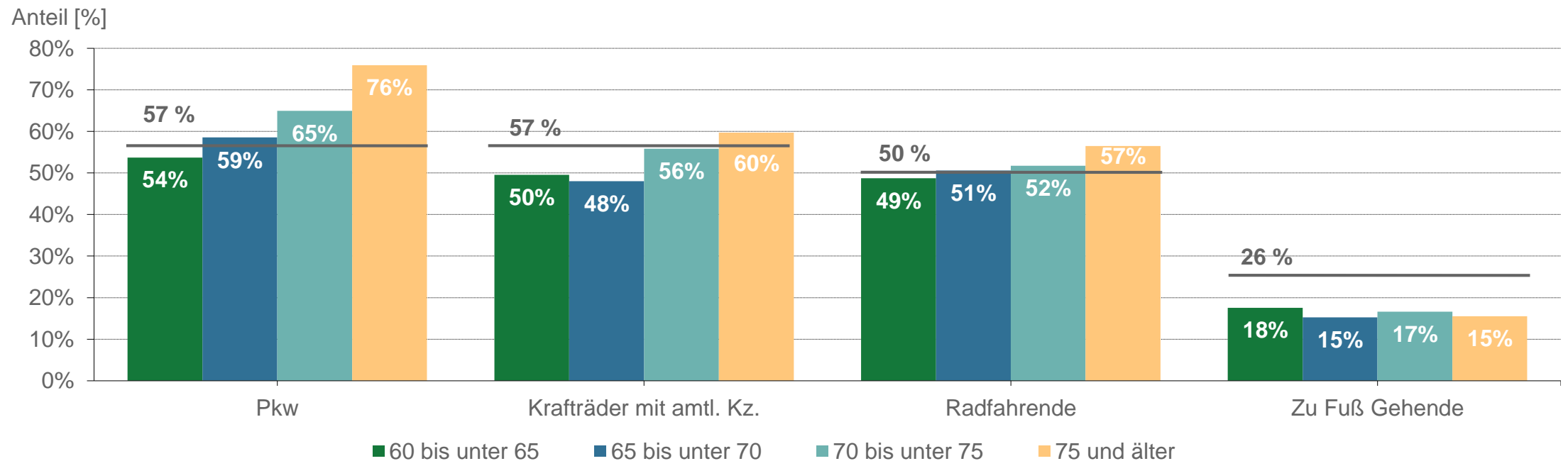


Statistisches Bundesamt 2022, Verkehrsunfälle zeitreihen 2021, Tabelle 5.2_(1)

Haben wir ein Problem mit Senior:innen im Straßenverkehr?

Selbst verursachte Unfälle

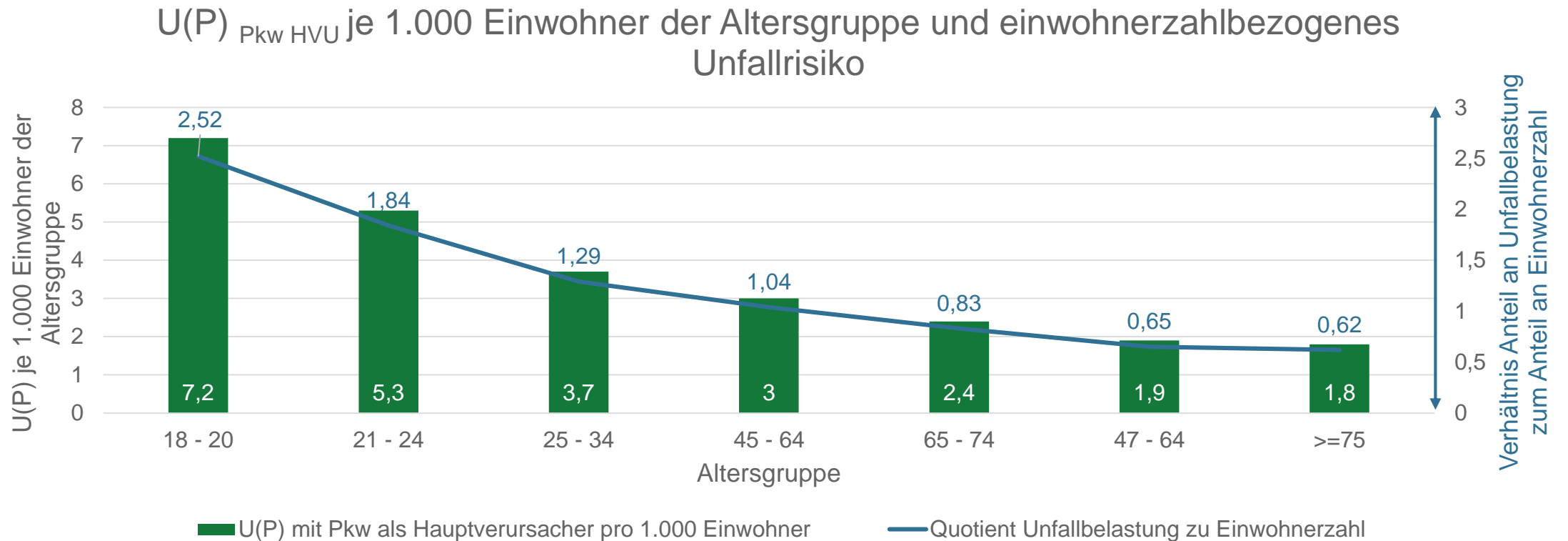
Anteil der Senior:innen als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2021



Statistisches Bundesamt 2022, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr verkehrsunfälle 2021, Tab. 3.4, 3.5.1

Haben wir ein Problem mit Senior:innen als Kraftfahrer:innen?

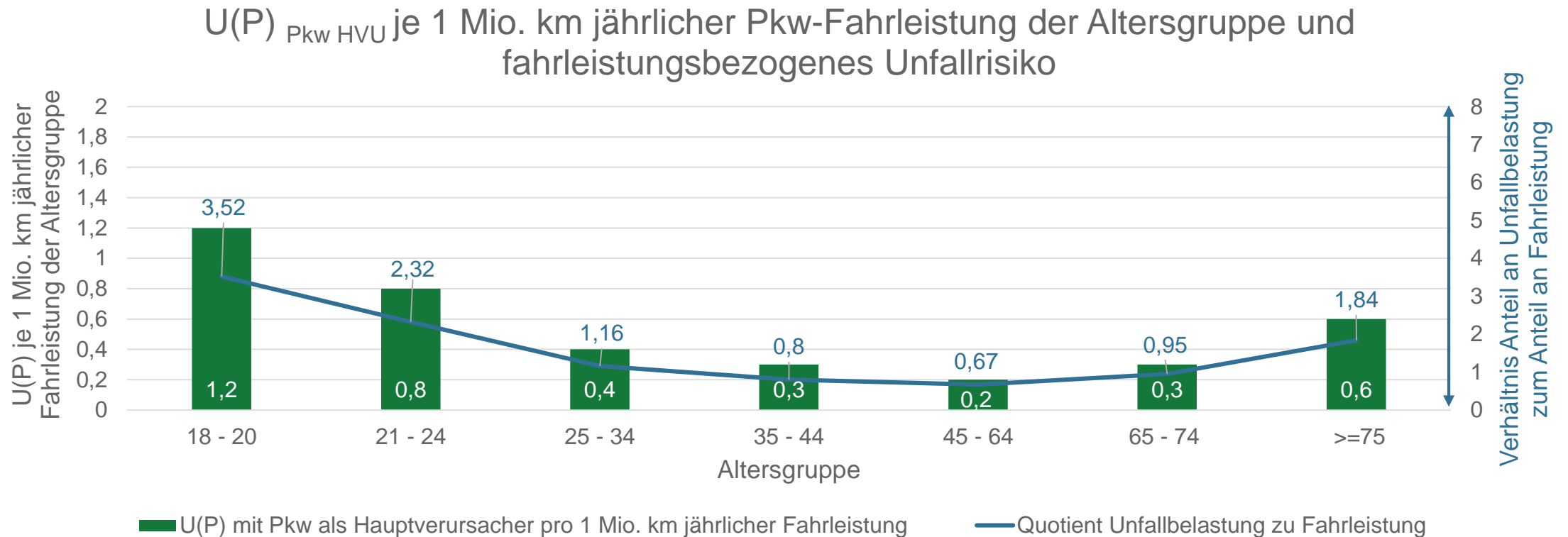
Abnehmendes Einwohnerbezogenes Unfallrisiko für Unfälle mit Personenschaden nach Altersgruppen



MID 2017; Destatis 2019; Eigene Berechnungen

Haben wir ein Problem mit Senior:innen als Kraftfahrer:innen?

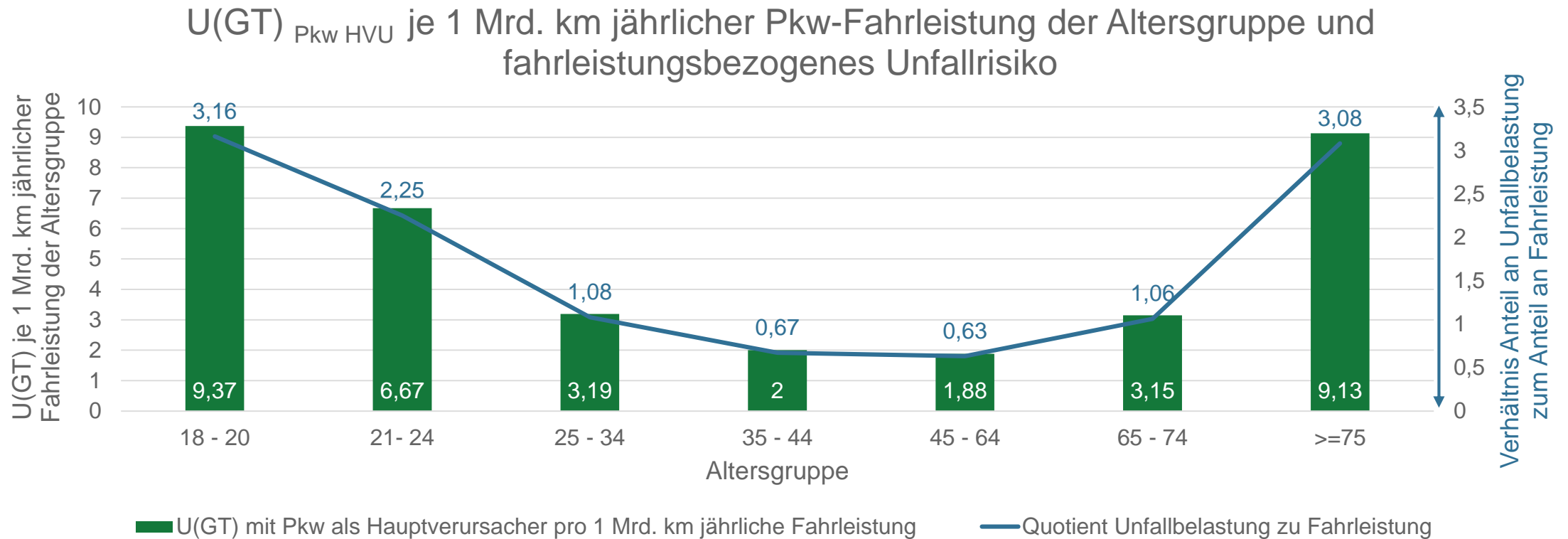
Fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko für U(P) nach Altersgruppen



MID 2017; Destatis 2019; Eigene Berechnungen

Haben wir ein Problem mit Senior:innen als Kraftfahrer:innen?

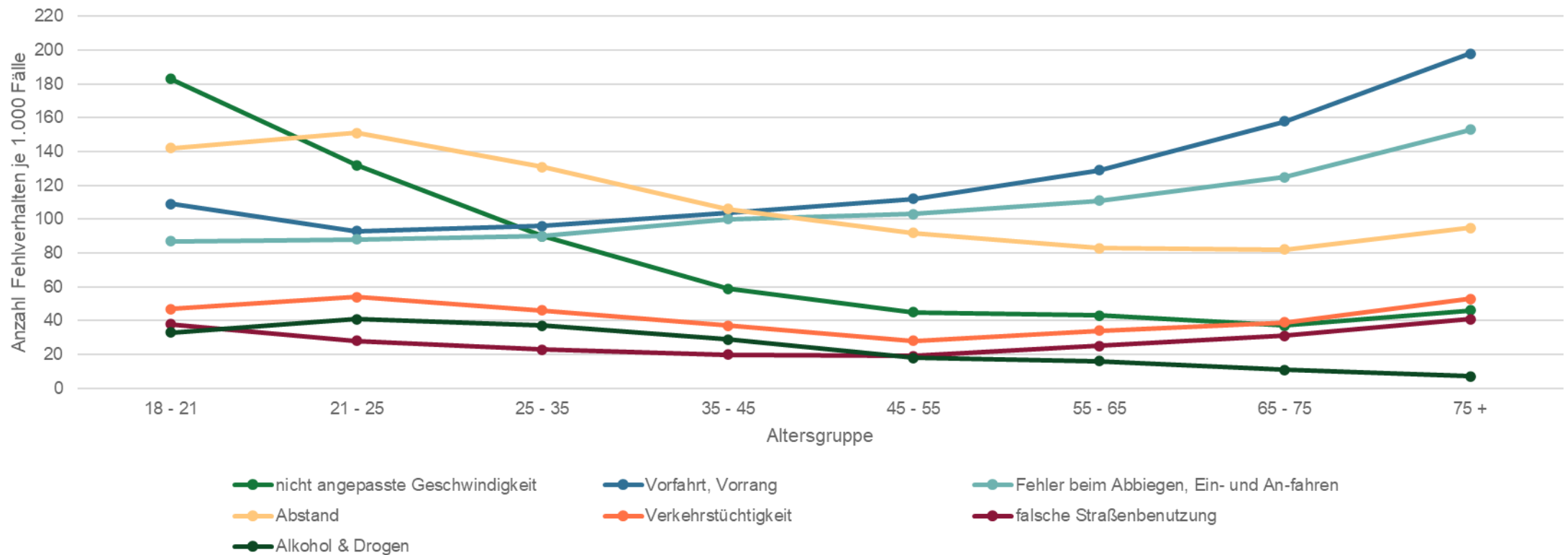
Fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko für U(GT) nach Altersgruppen



MID 2017; Destatis 2019; Eigene Berechnungen

Welche Probleme haben ältere Kraftfahrer:innen?

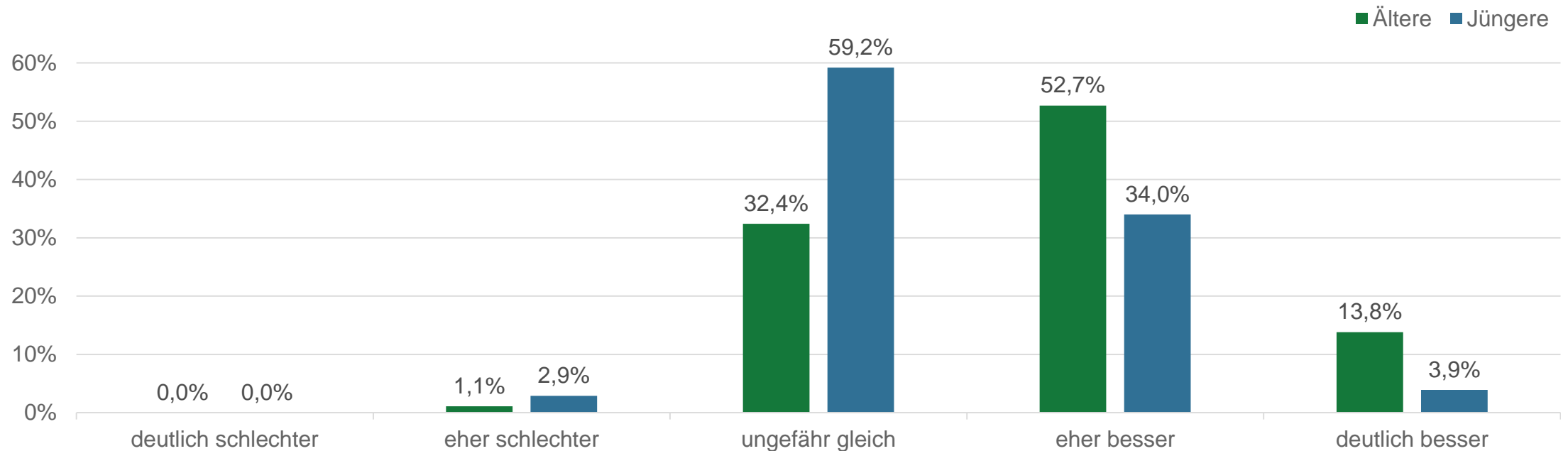
Häufiger Fehlverhalten in komplexen, zeitkritischen Situationen, weniger Regelverstöße.



Statistisches Bundesamt, Ursachen von Straßenverkehrsunfällen 2018; Tab. 6.4.2

Selbst- und Fremdbild älterer Pkw-Fahrer:innen

Was glauben Sie, wie gut bzw. schlecht Sie verglichen mit anderen Fahrer:innen Ihres Alters abschneiden würden?



Richter, : J., Schlag, B., Weller, G. (2011); Selbstbild und Fremdbild älterer Autofahrer. ZVS, 57(1), S. 13

3. EU Führerscheinrichtlinie (2006) Artikel 7

„Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung“

Richtlinie Artikel 7

2a. Ab dem 19. Januar 2013 haben die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine der Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und BE eine Gültigkeitsdauer von zehn Jahren. Die Mitgliedstaaten können diese Führerscheine auch mit einer Gültigkeitsdauer von bis zu 15 Jahren ausstellen.

3. Die Mitgliedstaaten können bei der Erneuerung von Führerscheinen der Klassen AM, A, A1, A2, B, B1 oder BE von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen dieser Fahrzeuge gemäß Anhang III abhängig machen.

Die Mitgliedstaaten dürfen die in Absatz 2 festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber ... das Alter von 50 Jahren erreicht haben, begrenzen, um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können. Eine derartige Verringerung der Gültigkeitsdauer darf nur bei der Erneuerung eines Führerscheins vorgenommen werden.

Anhang III: Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn es sich im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis zeigt, dass bei ihnen ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten gesundheitlichen Mängel vorliegen.

4. EU Führerscheinrichtlinie Artikel 10

„Ausstellung, Gültigkeit und Erneuerung“

Artikel 10

Die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine haben die **folgende Gültigkeitsdauer**: a) für die Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und BE **15 Jahre**.

Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen in Einzelfällen bei allen Klassen beschränken, falls sie häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen für erforderlich halten, einschließlich Beschränkungen nach Verkehrsverstößen.

Die Mitgliedstaaten **müssen** ... die festgelegte Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, deren Inhaber **das Alter von 70 Jahren erreicht haben, auf bis zu fünf Jahre begrenzen**, um häufigere ärztliche Kontrollen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können. Eine derartige Verringerung der Gültigkeitsdauer wird nur bei der Erneuerung eines Führerscheins angewendet.

Anhang III: Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 und BE

Die Bewerber müssen eine **Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit** für das Führen eines Kraftfahrzeugs abgeben.

Bewerber **müssen ärztlich untersucht werden**, wenn sich aus der **Selbsteinschätzung** ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit **im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins** ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.

Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins demselben Verfahren.

Rückmeldefahrt zum Erhalt der Fahrkompetenz im Alter

Ziel

Systematische Beobachtung und Rückmeldung der Fahrkompetenz

Zielgruppe

Pkw-Fahrer:innen ab 75 Jahre, bei gegebener Fahreignung

Methode

Standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr auf Basis eines angepassten Fahraufgabenkatalogs

Dauer ca. 30 bis 45 min

Mögliche Durchführende

Fahrlehrer:innen, aaSOP, Verkehrspsycholog:innen

Konsequenz

Verpflichtende Teilnahme, aber ohne Konsequenz für FE

Abgrenzung

Keine Fahrprüfung, keine Überprüfung der Fahreignung

The image shows two forms used for driving observation. The left form is a 'Beobachtungsscheckliste' (Observation Checklist) for a route in Ingolstadt. It lists 29 driving tasks with corresponding Pkw-Nummern (Car Numbers) and Rating scales. The right form is a 'Beobachtungsbogen' (Observation Sheet) for recording the results of the observation. It includes fields for 'PersonenCode des Teilnehmers' (Participant Code), 'Wo?' (Where?), 'Was?' (What?), and 'Code'. Below these are two rating tables: 'Fahrdynamisches Verhalten' (Driving Dynamics Behavior) and 'Verkehrsgewissung' (Traffic Awareness).

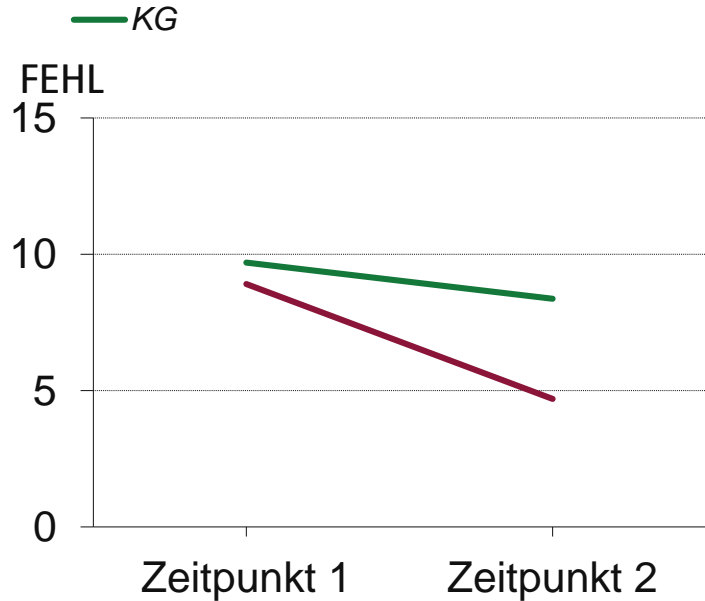
Code	Fahrverhalten	Pkw. Nr.	Beobachter	Rating etc.
1	Geschwindigkeit zu schnell	1	Goethestr. 61	5
2	Geschwindigkeit zu langsam/uneben	2	Im Nord (A 9)	(*)
3	Ungewisse Beschleunigung	3	A 9	(*)
4	Längsstand zu gering	4	In-Süd (A 9)	(*)
5	Selbststand rechts zu gering	5	Mansinger Str.	5
7	Selbststand links zu gering	6	Felberhäuser	(*)
8	Strecke nicht/bislang Straßensicherweise	7	Fesslerstraße	(*)
9	Strecke zu spät/zu früh	8	Aamstraße	(*)
10	Andere Kommunikationsfehler	9	Am Kurkondensator	(*)
11	Fahrer beim Überholen/Überholt werden	10	Windbergerstr.	5
12	Stures Hinterherfahren	11	Münchner Str.	(*)
13	Fahrer beim Fahrstilwechsel	12	Am Brückenkopf	5
14	Spurungswegweis	13	Kornel-Adenauer-Brücke	(*)
15	Falsche Fahrtrahnenwahl	13a	Trätkonstraße	(*)
16	Verhalten bei Hindernis/Spurverengung	13b	Schulterstraße (Theopoldstr.)	(*)
17	Einklinken (Kreuzung/Erkundung)	13c	Schlossstraße	(*)
18	Fährt bei Gelb	13d	Schlossstraße	(*)
19	Fährt bei Rot	14	Pöhlstraße	(*)
20	Fährt nicht bei Grün	15	Explosivstraße	(*)
21	Fährt in nicht getarnte Kreuzung ein	16	Unterere Graben	(*)
22	Fährt zu weit in Quer- oder Gegenverkehr	17a	Beckenstraße, Altmühl	(*)
23	Sichert zu wenig nach links	17b	Schwanenstraße	(*)
24	Sichert zu wenig nach rechts	18	Händelstraße (Franziskanerstraße)	(*)
25	Sichert zu wenig nach hinten	19	Draußenstraße	(*)
26	Behinderter/förderter Fußgänger/Fahrradfahrer	20	Heydeckstraße	(*)
27	Verhalten als Benachteiligter	21	Goethestraße	5
28	Verhalten als Bevorzugter/Benachteiligter	22	Herdenstr.	(*)
29	Verhalten als Benachteiligter/Benachteiligter	23	Unterere Taubelwäg	(*)
30	Verhalten aufrecht erhalten und verbessern	24	Lessingerstr.	(*)
31	Besonders sorgfältiges Sichern	25	Gelberstraße	(*)
32	Gelbverzicht	26	Goethestraße	(*)
33	Besonders gute Kommunikation			
34	Rückwärtsverhalten, Kooperativverhalten			
35	Besonders saubere Fahraufgabenlösung und -speicherung			

Effektivität der Rückmeldefahrt

Die Rückmeldefahrt reduziert nachweislich die Anzahl der Fahrfehler von Senior:innen.

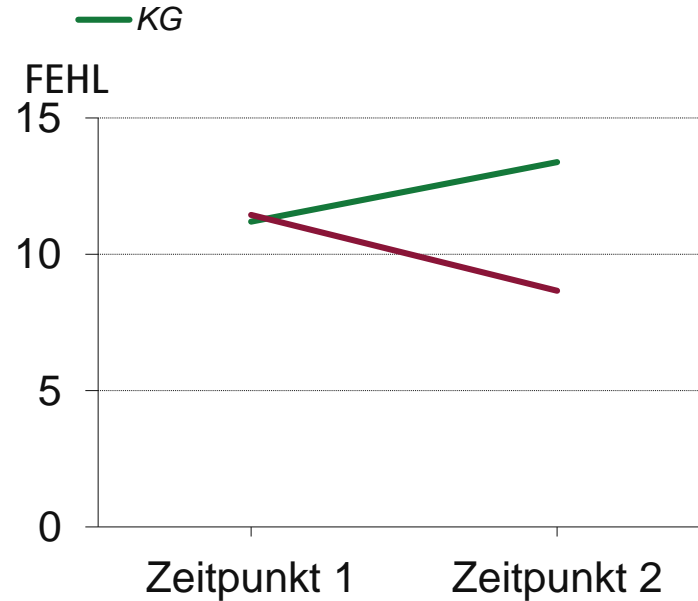
2022

Fahrlehrer



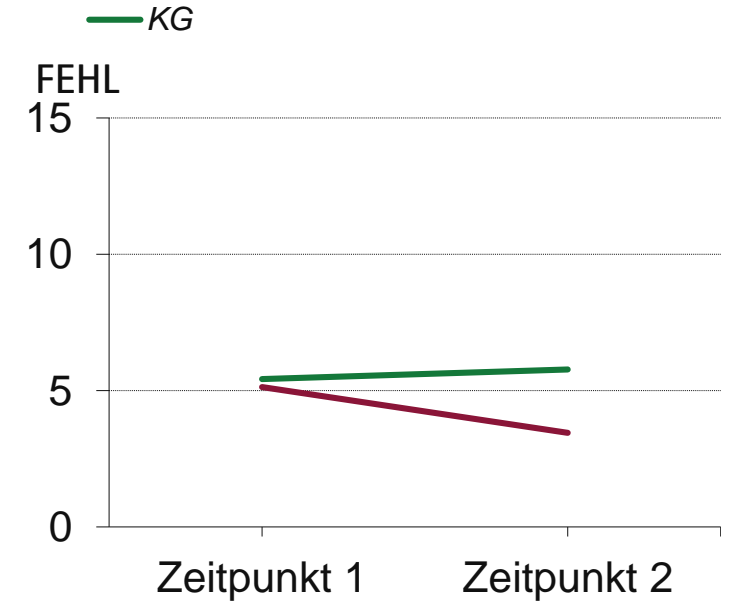
2019

Verkehrspsychologin



2019

Sachverständiger



UDV kompakt Nr. 122 „Rückmeldefahrt für Senior:innen“

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Im Alter verändert sich die Leistungsfähigkeit mit großen Unterschieden zwischen Personen. Auswirkungen in der Unfallstatistik ab ca. 75 Jahren sichtbar.

Selbstwahrnehmung ist unzureichend.

Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer:innen als niederschwellige Möglichkeit der Selbstreflexion und Verhaltensanpassung.

Optionale Reduzierung der administrativen Gültigkeit für ältere Fahrer in dieser EU FE-RL Revision.

Spätestens in der nächsten EU FE-RL Revision ein obligatorisches altersabhängiges Unterstützungssystem einführen.

Anhebung der Altersgrenze für die Herabsetzung der administrativen Gültigkeit auf 75 Jahre.

Bewertung der körperlichen und geistigen Eignung nicht durch Selbsteinschätzung.



Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Ihre Fragen?

wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
T: 030-2020 5821
F: 030-2020 6821
E: unfallforschung@gdv.de

www.udv.de
facebook.com/unfallforschung
[Twitter.com/unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
www.youtube.com/unfallforschung

EU Führerscheinrichtlinie

3. EU FS-RL Ex-post-Bewertung

Ex-Post-Bewertung

Die Ex-post-Bewertung hat ergeben, dass die **derzeitige altersabhängige Überprüfung nicht mehr als das relevanteste Verfahren angesehen wird**. Obwohl es Hinweise auf eine mögliche altersbedingte körperliche Beeinträchtigung gibt, haben einige Studien gezeigt, dass bestimmte Indikationen wie Drogenmissbrauch, psychische Erkrankungen, Epilepsie und Diabetes, Herzerkrankungen und Schlafapnoe nicht zwangsläufig mit dem Alter zusammenhängen. Sie stellen jedoch im Hinblick auf die medizinische Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs einen wichtigeren Faktor dar als das Alter.